Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 199

Projet de raccordement au réseau de Gazoduc Trans Québec & Maritimes dans l'est de l'île de Montréal

Rapport d'enquête et d'audience publique

Septembre 2004

Québec

La notion d'environnement

Les commissions du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement examinent dans une perspective de développement durable les projets qui leur sont soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

Remerciements

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le soutien nécessaire à la production de ce rapport.

Édition et diffusion

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement :

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Tél. : (418) 643-7447
1 800 463-4732 (sans frais)

Internet : www.bape.gouv.qc.ca
Courriel : communication@bape.gouv.qc.ca

La documentation relative aux travaux de la commission est disponible au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 2004
ISBN : 2-550-43190-1

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 17 septembre 2004

Monsieur Thomas J. Mulcair
Ministre de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 30e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

C'est avec plaisir que je vous remets le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de raccordement au réseau de Gazoduc Trans Québec & Maritimes dans l'est de l'île de Montréal présenté par la Société en commandite Gaz Métro.

Le mandat d'enquête et d'audience publique était sous la responsabilité de M. François Lafond, secondé par Mme Sylvie Girard. Il a débuté le 17 mai 2004.

Au terme de la consultation publique et après analyse, la commission est d'avis que ce projet est justifié et qu'une desserte en gaz naturel dans l'est de l'île de Montréal est requise.

Par ailleurs, la commission endosse les préoccupations soulevées vis-à-vis de certains éléments du projet et des risques potentiels qui y sont associés. Elle est d'avis que, dans un souci d'assurer une intégration harmonieuse du projet dans le milieu, le promoteur devrait revoir le tracé proposé pour la conduite à basse pression. À cet égard, la variante Maurice-Duplessis pourrait être une option intéressante qu'il y aurait lieu d'analyser en profondeur, sous toutes ses facettes et ses possibilités.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,

André Harvey

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : (418) 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : (418) 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

106-01617/

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 15 septembre 2004

Monsieur André Harvey
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission chargée d'examiner le projet de raccordement au réseau de Gazoduc Trans Québec & Maritimes dans l'est de l'île de Montréal par la Société en commandite Gaz Métro.

Au terme de la consultation publique et après analyse, la commission est d'avis que ce projet est justifié et qu'une desserte en gaz naturel dans l'est de l'île de Montréal est requise. Par ailleurs, la commission endosse les préoccupations soulevées à l'égard de certains éléments du projet. Elle est d'avis que le promoteur devrait revoir le tracé proposé pour la conduite à basse pression afin de minimiser le risque associé à l'insertion dans le milieu de ce type d'infrastructure et qu'à ce sujet la variante Maurice-Duplessis pourrait constituer une option intéressante à analyser en profondeur, sous toutes ses facettes et ses possibilités.

Il importe également, dans une perspective de gestion prudente et éclairée des risques associés à l'exploitation de ce type d'infrastructure, que les ministères et les organismes responsables de l'aménagement du territoire, en collaboration avec les exploitants des réseaux de distribution et de transport de gaz naturel, revoient les critères de sécurité entourant l'exploitation d'une telle infrastructure dans le but de minimiser les conséquences pouvant découler d'un accident majeur.

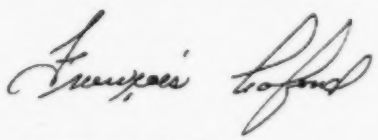
...2

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : (418) 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : (418) 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

Je tiens par ailleurs à souligner la grande collaboration de l'ensemble des participants à l'audience publique. Je veux également exprimer ma reconnaissance aux membres de l'équipe qui ont accompagné la commission au cours de ses travaux pour leur professionnalisme et leur empressement à servir le public.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président de la commission,



François Lafond

Table des matières

Introduction 1

Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants 9

La sécurité publique 9

Le milieu biophysique 11

Les autres préoccupations 12

Chapitre 2 La raison d'être du projet 13

Le réseau gazier 13

Le démantèlement de la conduite sous le pont Jacques-Cartier 14

Chapitre 3 Le projet et la sécurité publique 17

Les risques technologiques 17

Les accidents survenus sur des réseaux gaziers 17

Les scénarios d'accidents 19

Le plan des mesures d'urgence 26

Chapitre 4 Le tracé et ses variantes 29

L'emplacement du point de raccordement à Gazoduc Trans Québec & Maritimes 29

Les postes de livraison et de mesurage 30

Le gazoduc 31

La conduite à haute pression 32

La conduite à basse pression 34

Les mesures pour atténuer le niveau de risque 36

Les distances séparatrices 37

La protection incendie 39

Le comité de suivi 39

Chapitre 5 Les impacts sur le milieu biophysique 41

Les cours d'eau et les milieux humides 41

Les espaces boisés 43

La Couleuvre brune 44

Conclusion 47

Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat 49

Annexe 2 La documentation 55

Bibliographie 69

Liste des figures et des tableaux

Figure 1 La localisation du projet et le réseau de transport et de distribution de gaz naturel dans la région de Montréal 5

Figure 2 Le projet et ses variantes 7

Figure 3 Les zones d'impact maximal des scénarios d'accidents 21

Tableau 1 Principaux accidents survenus depuis 1994 sur le réseau québécois d'alimentation en gaz naturel 18

Tableau 2 Les zones d'impact maximal, en fonction du temps, des pires scénarios d'accidents considérés par le promoteur 20

Introduction

En janvier 2003, la Société des ponts fédéraux ltée informait la Société en commandite Gaz Métropolitain[1] que le permis pour maintenir sa conduite de gaz sous le tablier du pont Jacques-Cartier ne serait pas renouvelé pour des raisons de sécurité. Cette conduite d'alimentation transporte une partie du gaz naturel utilisé par les clients de la Société en commandite Gaz Métro demeurant sur l'île de Montréal. Par conséquent, l'entreprise envisage de construire un nouveau gazoduc dans l'est de Montréal pour assurer l'approvisionnement actuel et futur des clients dans ce secteur, tout en améliorant la performance de son réseau sur l'île.

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le promoteur a transmis l'avis de projet au ministre de l'Environnement le 14 avril 2003. La directive du Ministre concernant l'étude d'impact fut transmise le 17 avril. Après que l'étude d'impact soumise par le promoteur eût été jugée recevable, le ministre de l'Environnement, M. Thomas J. Mulcair, demandait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), le 13 février 2004, de préparer le dossier pour la période d'information et de consultation publiques comme le prévoit le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* [Q-2, r. 9]. Le BAPE a donc mis à la disposition du public le dossier du projet pendant 45 jours, soit du 24 février au 10 avril 2004. Au cours de cette période, trois demandes d'audience publique ont été adressées au ministre de l'Environnement.

Le 20 avril 2004, le ministre de l'Environnement confiait au BAPE le mandat de tenir une audience publique concernant le projet de raccordement au réseau de Gazoduc Trans Québec & Maritimes inc. dans l'est de l'île de Montréal par la Société en commandite Gaz Métro. Ce mandat lui a été confié en vertu des articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) qui prévoient pour certains projets une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement faisant appel à la participation du public. Le mandat s'est déroulé du 17 mai au 17 septembre 2004.

Les deux parties de l'audience publique ont eu lieu à Montréal. Lors de la première partie, la commission constituée par le président du BAPE a tenu trois séances publiques les 25 et 26 mai 2004. La seconde partie de l'audience s'est tenue le 21 juin 2004, pendant laquelle neuf mémoires ont été présentés à la commission.

1. La dénomination légale de l'entreprise, dont la marque de commerce est Gaz Métro, fut modifiée le 18 novembre 2003 pour « Société en commandite Gaz Métro ».

Le projet

À Montréal, dans l'arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est, la Société en commandite Gaz Métro projette de raccorder son réseau de distribution de gaz naturel à un nouveau point d'alimentation, soit au réseau de transport de Gazoduc Trans Québec & Maritimes passant à l'extrémité de l'île (figure 1). Le gazoduc débuterait à la vanne de sectionnement située immédiatement à l'est de l'autoroute Métropolitaine (point A) et se prolongerait jusqu'à l'intersection du boulevard Henri-Bourassa et de l'avenue Armand-Chaput (point B). Entre ces deux points distants de quelque 4 km, un poste de livraison et un poste de mesurage seraient également nécessaires (figure 2).

Le promoteur a d'abord considéré onze emplacements potentiels et retenu celui qui lui apparaissait le plus approprié pour accueillir les postes de livraison et de mesurage. À la rencontre de l'autoroute et de la voie ferrée, soit presque à mi-chemin de la distance à parcourir, l'emplacement couvre une superficie d'environ 8 000 m^2 dont la moitié servirait à recevoir les bâtiments, les vannes ainsi que les tuyaux hors terre et souterrains (figure 2). Dans la partie nord ont été prévus la construction et l'aménagement d'un bâtiment pour mesurer les débits de gaz naturel (poste de mesurage) alors qu'au sud il y aurait quatre bâtiments destinés respectivement au chauffage, à la régulation de la pression, à l'odorisation et à la télémétrie du gaz (poste de livraison).

Une fois cet emplacement choisi, le promoteur a élaboré deux variantes de tracé pour chacune des sections du gazoduc ainsi partagé :

- de part et d'autre de l'autoroute pour le premier tronçon, exploité à une pression maximale de 9 928 kPa (haute pression) pour alimenter les postes de livraison et de mesurage ;

- par la voie de desserte de l'autoroute et le boulevard Henri-Bourassa ou par le boulevard Maurice-Duplessis et l'avenue Armand-Chaput pour le second tronçon, exploité à une pression maximale de 2 400 kPa (basse pression) pour assurer la transition entre les postes et le réseau de la Société en commandite Gaz Métro.

L'analyse comparative effectuée par le promoteur l'a amené à retenir comme axes privilégiés l'emprise d'Hydro-Québec, la voie de desserte de l'autoroute Métropolitaine et le boulevard Henri-Bourassa. Ce faisant, le tronçon à haute pression bénéficierait, sur la majeure partie de son tracé, de terrains utilisés pour le passage de lignes électriques à 315 kV. La conduite d'acier, d'un diamètre extérieur de 32,39 cm, serait enfouie à une profondeur moyenne de 1,2 m. À sa jonction avec le gazoduc de Trans Québec & Maritimes, elle serait munie d'une vanne de fermeture

d'urgence et deux vannes anti retour seraient ajoutées à la dérivation de la vanne de sectionnement existante[1]. Le tronçon à basse pression emprunterait pour sa part les emprises de rue. La conduite, également faite d'acier, aurait un diamètre extérieur de 61 cm et y serait enfouie à une profondeur approximative de 0,9 m.

Les installations projetées côtoieraient ainsi une autoroute, des lignes de transport d'énergie électrique et un poste d'Hydro-Québec, un secteur résidentiel, une voie ferrée du Canadien National de même qu'un sentier cyclable et de randonnée pédestre. Se trouveraient également à proximité d'autres secteurs résidentiels, le Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies, l'usine d'épuration des eaux usées de la ville de Montréal, l'Institut Philippe-Pinel, le Club de golf de l'île de Montréal et l'usine de liquéfaction de gaz naturel du promoteur.

Le promoteur prévoit amorcer ses travaux dès le printemps de 2005 afin d'effectuer la mise en service des installations en juillet de la même année. Par la suite, la Société en commandite Gaz Métro conserverait les installations du poste de livraison et du tronçon à basse pression mais transmettrait les droits de propriété du poste de mesurage et du tronçon à haute pression à Gazoduc Trans Québec & Maritimes pour qu'il en assume la responsabilité. Comme pour l'ensemble de son réseau actuel, ce dernier confierait l'entretien et l'exploitation de ses nouvelles infrastructures à TransCanada PipeLines ltée[2].

Les dépenses d'immobilisation requerraient un investissement de 9,2 M$ en dollars constants de 2004, excluant l'inflation et les intérêts. Ce montant ne comprend toutefois pas les coûts associés à l'enlèvement de la conduite sous le tablier du pont Jacques-Cartier, aux modifications devant être apportées au réseau de distribution pour approvisionner les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame et aux corrections prévues au poste de compression de Gazoduc Trans Québec & Maritimes situé à Lachenaie afin d'en augmenter la capacité. Quant aux retombées économiques, le projet entraînerait la création d'une vingtaine d'emplois directs et indirects durant la période de construction et constituerait par la suite une source de revenus fonciers pour la municipalité. Le promoteur considère également comme retombées positives éventuelles l'arrivée de nouvelles entreprises et l'alimentation de nouveaux clients dans l'est de l'île de Montréal.

1. Une vanne de sectionnement est constituée d'un panneau mobile destiné à couper le mouvement du gaz naturel dans le gazoduc et à en isoler des sections.
2. TransCanada PipeLines ltée et Société en commandite Gaz Métro sont tous deux propriétaires à 50 % de Gazoduc Trans Québec & Maritimes.

Le cadre d'analyse

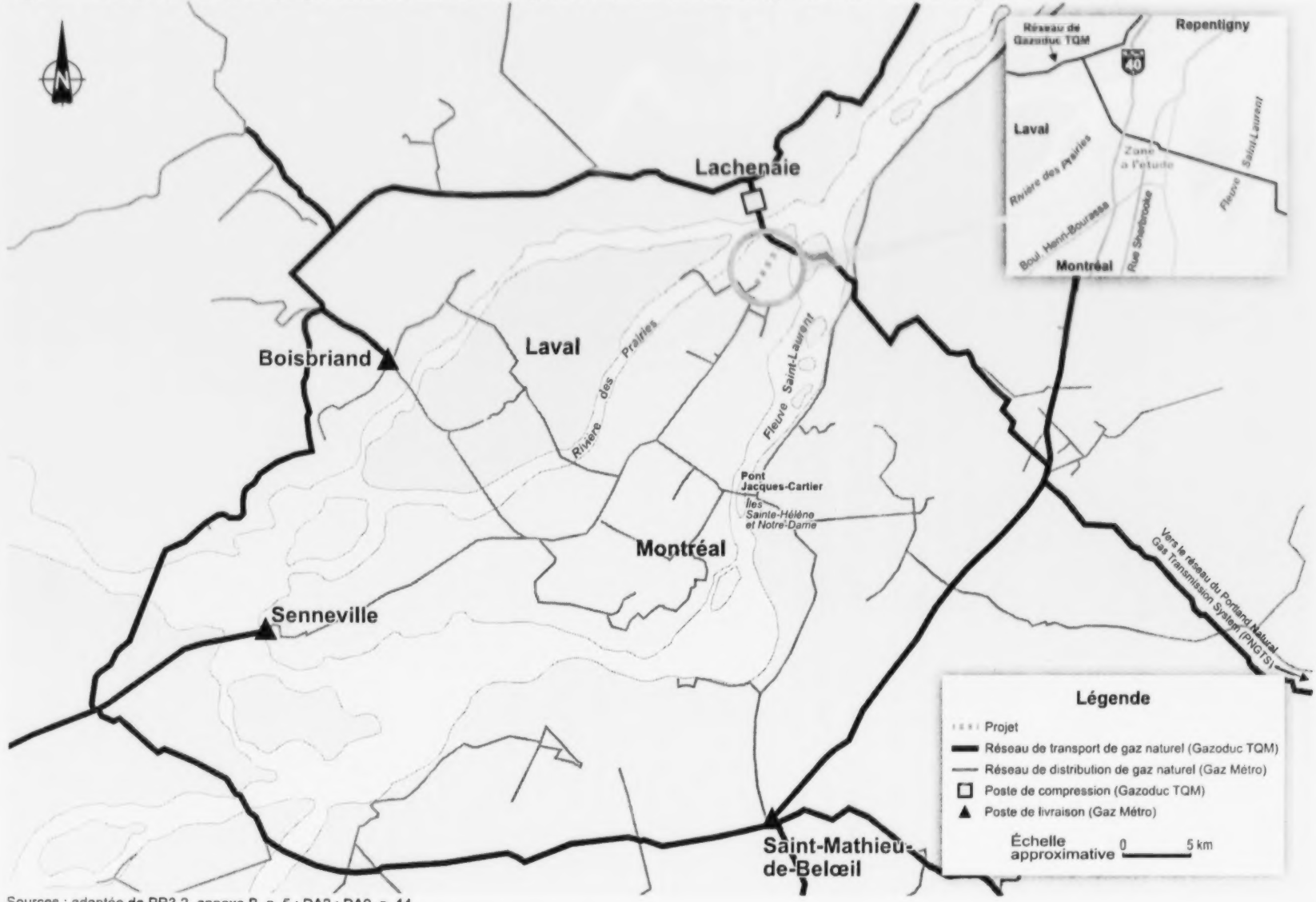
La commission du BAPE examine le projet dans une perspective de développement durable en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

La notion d'environnement qui sous-tend l'analyse englobe plusieurs aspects dépassant largement les éléments à caractère biophysique. Les conséquences des activités humaines sur le milieu ambiant, la vie, la santé, la sécurité, le bien-être et le confort de la population, de même que les questions sociales, économiques et culturelles ont également été considérées.

Les principes qui ont particulièrement guidé la commission dans son analyse du projet de raccordement au réseau de Gazoduc Trans Québec & Maritimes dans l'est de l'île de Montréal visent notamment :

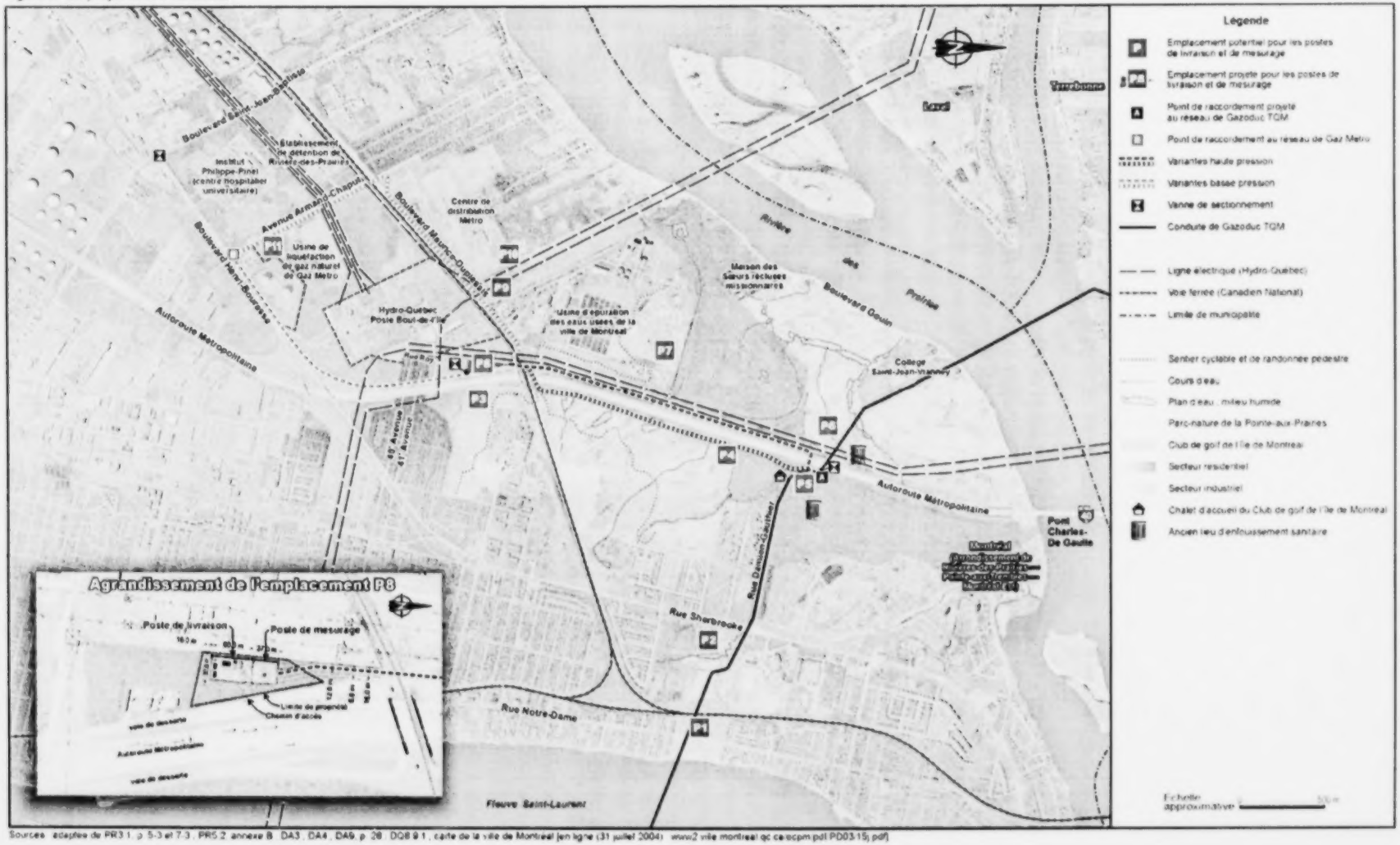
- la satisfaction des besoins des communautés et l'amélioration de leur niveau de vie ;
- la recherche d'une approche responsable et respectueuse de l'environnement, incluant le maintien de la diversité biologique ;
- l'application des principes de précaution, de prévention et de compensation ;
- la mise en place de mesures législatives et administratives appropriées ;
- l'accessibilité pour tous à l'information et à la prise de décision.

Figure 1 La localisation du projet et le réseau de transport et de distribution de gaz naturel dans la région de Montréal



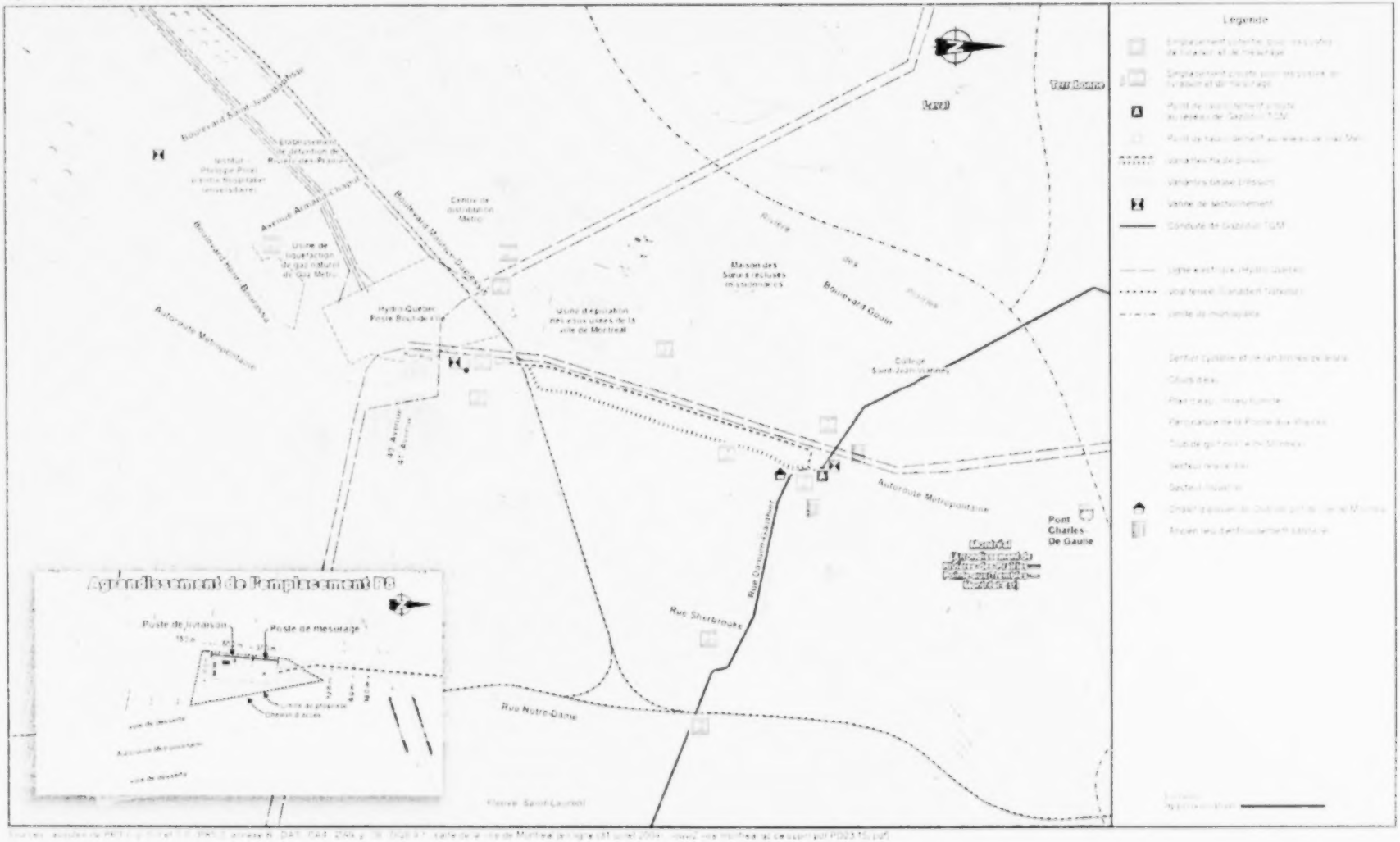
Sources : adaptée de PR3.2, annexe B, p. 5 ; DA2 ; DA9, p. 14.

Figure 2 Le projet et ses variantes



Sources : adaptée de PR3.1, p. 5-3 et 7-3 ; PR5.2, annexe B, DA3, DA4, DA9, p. 28 ; DQ8.9.1, carte de la ville de Montréal [en ligne (31 juillet 2004) www2.ville.montreal.qc.ca/ecpm/pdf/PD03-15j.pdf]

Figure 2 Le projet et ses variantes



Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants

Dans le présent chapitre, la commission résume les préoccupations et les opinions des participants exprimées lors de l'audience publique. Dans l'ensemble, les participants ne s'opposent pas au projet. Cependant, la solution proposée par le promoteur pour le raccordement de son réseau dans l'est de l'île de Montréal n'est pas sans susciter certaines craintes et interrogations. Leurs préoccupations ont principalement porté sur la sécurité publique et le milieu biophysique.

La sécurité publique

La sécurité publique a été la plus importante source de préoccupations chez les participants à l'audience publique. La plupart d'entre eux s'accordent pour décrire le secteur envisagé pour le projet comme étant déjà soumis à de multiples risques. Dans son mémoire, le Collectif en environnement Mercier-Est estime que sa réalisation dans ce secteur pourrait contribuer à le rendre encore moins sécuritaire pour la population locale et de transit :

> Malgré une fréquence moins grande que pour des accidents routiers, il reste que le sommaire des accidents et les divers éléments d'enquête relèvent les nombreux éléments à risque que l'on peut retrouver, concentrés dans le secteur du présent projet : autoroute très achalandée, réseau d'égouts, train avec des produits chimiques, habitations, [...] camion qui peut déraper, excavations en milieu urbain et industriel, dépendance selon les modes de gestion, et ce, sans compter un milieu déjà bien à risque. Il est vrai que lors d'un incident, tous ces éléments ne seront pas touchés en même temps. ... Toutefois, ce territoire est déjà exposé à de multiples risques ; est-il décent d'en rajouter ?
> (DM3, p. 14)

Certains participants se sont particulièrement préoccupés du fait que le tracé proposé pour le gazoduc longe une partie de l'autoroute Métropolitaine et passe près d'une zone résidentielle, ce qui, selon eux, pourrait présenter un risque pour les utilisateurs de l'autoroute et les résidants du secteur (M^{me} Sylvie Bibeau, DM2, p. 16 ; M. Guy Dumouchel, DM5, p. 1 ; Comité de vigilance environnementale de l'est de Montréal, DM8, p. 1 et M. Michel Langevin, DT4, p. 83 à 86). Quant à l'emplacement envisagé pour les postes de livraison et de mesurage, il est considéré comme étant trop près de ce quartier résidentiel et il représenterait aussi une menace à la sécurité publique des gens qui y vivent (M. Guy Dumouchel, DM5, p. 2 ; M. J. E.-Fernand Naud, DM7,

p. 4 et M. Michel Langevin, DT4, p. 83 à 86). Advenant le cas où le projet se réalise, un participant croit que les citoyens de son quartier, qui comprend la rue Roy et les 40e et 41e Avenue à l'ouest de l'autoroute Métropolitaine, « seront à toutes fins utiles carrément assis sur une véritable bombe latente » (M. Michel Langevin, DT2, p. 66). Les citoyens de cette zone résidentielle ont d'ailleurs signé une pétition afin de signaler leur opposition au choix de l'emplacement retenu pour les postes de livraison et de mesurage près de leur habitation (M. Guy Dumouchel, DM5.1).

En ce qui concerne l'intervention des secours au moment d'un accident, quelques participants ont mentionné que le secteur où serait implanté le projet semble être défavorisé quant à l'alimentation en eau nécessaire au service incendie (Mme Sylvie Bibeau, DM2, p. 16 ; M. Guy Dumouchel, DM5, p. 2 et M. Michel Langevin, DT4, p. 84). Pour sa part, la Direction de santé publique de Montréal considère que le plan de mesures d'urgence soumis par le promoteur est déficient. Par exemple, en cas de rupture du gazoduc le long de l'autoroute Métropolitaine, elle croit que :

> [...] les bouchons de circulation qui se produiraient sûrement sur les routes autour de la zone de rupture du gazoduc empêcheraient les secours d'arriver aussi rapidement que cela est indiqué dans le scénario minute par minute présenté dans le plan préliminaire des mesures d'urgence.
> (DM6, p. 12)

Des modifications épisodiques de la qualité de l'air et leurs conséquences sur la santé des personnes ont aussi fait l'objet de préoccupations. Au sujet du dynamitage nécessaire au cours des travaux de construction, la Direction de santé publique de Montréal a mentionné qu'il « existe une possibilité que des intoxications au monoxyde de carbone (CO) puissent se produire chez les résidants, les commerçants et les travailleurs si ceux-ci se trouvent à proximité du lieu de dynamitage » (*ibid.*, p. 9). Par ailleurs, un participant a exprimé ses inquiétudes face à un autre risque d'intoxication lié cette fois aux opérations de délestage de gaz naturel aux postes de livraison et de mesurage qui pourraient être parfois excessives pour la population vivant à proximité (M. J. E.-Fernand Naud, DM7, p. 4).

Le tracé et l'emplacement des postes proposés par la Société en commandite Gaz Métro ont été remis en question par des participants (Mme Sylvie Bibeau, DM2, p. 20 et 21 ; Collectif en environnement Mercier-Est, DM3, p. 20 ; M. Guy Dumouchel, DM5 ; Comité de vigilance environnementale de l'est de Montréal, DM8 ; M. Michel Langevin, DT4, p. 83 à 86 et M. J. E.-Fernand Naud, DM7, p. 3). Un d'entre eux se demande « si toutes les options vis-à-vis du site choisi pour le poste de raccordement [postes de livraison et de mesurage] ainsi que du trajet du gazoduc ont tenu pour compte les citoyens qui habitent à proximité » (M. Guy Dumouchel, DM5, p. 2). Pour lui, le fait

d'enlever la conduite sous le pont Jacques-Cartier pour la faire passer à l'endroit proposé ne ferait que déplacer les risques :

> Si les autorités fédérales exigent que Gaz Métro retire le gazoduc situé sous le pont Jacques-Cartier à Montréal pour des raisons sécuritaires (terrorisme ou autres), ne croyez-vous pas que les mêmes raisons pourraient être invoquées par les citoyens demeurant dans la zone ayant été désignée à haut risque ? De plus, que dire des milliers d'automobilistes qui circulent chaque jour sur l'autoroute 40 et plus spécialement aux heures de pointe où souvent il y a congestion. Ceux-ci méritent les mêmes privilèges que les automobilistes empruntant le pont Jacques-Cartier, c'est-à-dire circuler sur une route sécuritaire.
> (*Ibid.*, p. 1)

Le milieu biophysique

Une participante s'est dite inquiète des impacts liés au déboisement qui serait effectué pour l'installation du tronçon haute pression du gazoduc et la construction des postes de livraison et de mesurage. Pour le secteur du gazoduc à haute pression, elle craint que la coupe d'arbres le long de l'autoroute Métropolitaine ne soit nuisible puisqu'elle considère que « la présence d'arbres à cet endroit joue un rôle d'écran visuel sur l'usine d'épuration pour les utilisateurs du Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies et, de plus, ils jouent un rôle d'écran sur les odeurs provenant de l'usine » (M^{me} Sylvie Bibeau, DM2, p. 9). Quant à l'emplacement des postes de livraison et de mesurage, il y aurait une perte du couvert végétal d'une zone boisée en bordure de l'autoroute Métropolitaine, ce à quoi elle s'oppose. Elle se soucie également de l'avenir des secteurs humides et de la faune dans l'emprise d'Hydro-Québec où serait installé une partie du gazoduc et note entre autres la présence d'oiseaux dans ce secteur comme des bernaches, des canards colverts et des bécasses ainsi que des rats musqués et des couleuvres rayées et brunes (M^{me} Sylvie Bibeau, DM2, p. 11 et 12).

De leur côté, les Ami(e)s de la Rivière-des-Prairies se sont préoccupés de la Couleuvre brune, une espèce reptilienne apparaissant dans la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au Québec et qui habiterait ce secteur (DM4, p. 1). Selon eux, le projet pourrait se réaliser dans la mesure où « il y a certainement plusieurs solutions qui pourraient être envisagées afin que les deux parties trouvent une issue équitable : le raccordement du réseau de gazoduc et la sauvegarde de l'espèce menacée » (DM4.1, p. 7).

Les autres préoccupations

L'Association québécoise du gaz naturel appuie le projet. Consciente qu'il comporte inévitablement son potentiel de risques, elle estime toutefois qu'il en va d'abord de la sécurité énergétique pour les clients qui utilisent le gaz naturel sur l'île de Montréal :

> L'utilisation, l'approvisionnement et la desserte en énergie de toutes formes comportent un certain niveau de risque. De toute évidence, dans le cas présent, la non-réalisation du raccordement prévu pourrait provoquer des difficultés plus grandes pour les utilisateurs de gaz naturel et la population montréalaise en général, advenant notamment que l'approvisionnement nécessaire en gaz naturel ne puisse être assuré.
> (DM1, p. 5)

Le Collectif en environnement Mercier-Est a soulevé la question des retombées économiques éventuelles du projet. Il doute que les retombées économiques générées en grande partie au cours de la construction profitent pleinement à la communauté locale :

> [...] les entrepreneurs arrivent fréquemment de l'extérieur et, souvent, avec leurs employés. Les emplois locaux ne sont pas toujours les plus rémunérateurs. Les délais ou les critères d'accessibilité aux subventions rendent complexe la formation locale.
> (DM3, p. 5)

En outre, un résidant du quartier à proximité des installations prévues craint, en plus d'une baisse de la valeur de sa résidence, d'éprouver des difficultés à l'assurer au même prix qu'actuellement :

> Écoutez, j'ai une compagnie, en l'occurrence Gaz Métropolitain, qui bâtit un poste [...] à 350 m en arrière de chez moi, on a seulement une borne-fontaine dans la rue et, par surcroît, il va avoir une ligne aussi, le tracé, le gazoduc comme tel va être à peine à 50 m de ma maison. Je ne suis même pas certain demain matin que ma compagnie va consentir à continuer à m'assurer, du moins peut-être pas au même taux que je paye actuellement.
> (M. Michel Langevin, DT4, p. 84)

Enfin, dans le cas où le projet devait se réaliser tel qu'il a été présenté par le promoteur, un résidant de ce même quartier a signalé qu'il préférerait, à la limite, négocier une expropriation plutôt que de se retrouver dans une zone qui, selon lui, deviendrait à haut risque (M. Guy Dumouchel, DM5, p. 3).

Chapitre 2 La raison d'être du projet

La Société en commandite Gaz Métro propose la construction d'un gazoduc afin de répondre à la demande actuelle et future des clients dans la partie est de l'île, d'améliorer la performance de l'ensemble du réseau métropolitain, d'assurer un meilleur approvisionnement pour l'île de Montréal et, finalement, de trouver une solution de rechange à la conduite située sous le pont Jacques-Cartier et qui doit être enlevée.

Le réseau gazier

L'approvisionnement en gaz naturel (figure 1) du réseau métropolitain (îles de Laval et de Montréal) est assuré par les postes de livraison de Boisbriand et de Senneville ainsi que par la conduite située sous le tablier du pont Jacques-Cartier et alimentée par le poste de livraison de Saint-Mathieu-de-Beloeil.

Selon le promoteur, le réseau gazier métropolitain a presque atteint son seuil de saturation. Celui-ci est en mesure de fournir 690 000 m³/h et, en période de pointe, la demande maximale horaire de ses clientèles résidentielle, commerciale et industrielle est de 675 000 m³/h. Cette demande est comblée par la conduite sous le pont Jacques-Cartier qui achemine 97 000 m³/h, le poste de Boisbriand, 429 000 m³/h et celui de Senneville, 149 000 m³/h (DA2, p. 1 et 2 ; DQ7.1, p. 8 et DQ16.1, p. 1).

À l'heure actuelle et même en période de pointe, le réseau gazier montréalais répond complètement aux besoins en gaz naturel de la clientèle. De plus, la capacité résiduelle de 15 000 m³/h offre une marge de manœuvre permettant à la Société en commandite Gaz Métro certaines activités de démarchage auprès des diverses clientèles cibles. À titre d'exemple, le promoteur a mentionné que cette capacité résiduelle permettrait d'alimenter, selon le cas, une très grande industrie, 1 400 nouveaux commerces ou encore 10 700 nouvelles résidences (M. Claude Doré, DT1, p. 84 et 85).

- *La commission constate que le réseau gazier actuel est en mesure de combler la demande énergétique pour ce type de combustible sur l'île de Montréal et que sa capacité résiduelle disponible offre la possibilité d'activités de démarchage pour la Société en commandite Gaz Métro.*

Le démantèlement de la conduite sous le pont Jacques-Cartier

Installée depuis la fin des années 1950, la conduite sous le pont Jacques-Cartier se doit d'être démantelée à la suite d'une demande en janvier 2003 de la Société des ponts fédéraux ltée[1]. Cette exigence découle des nouvelles mesures de sécurité proposées par les autorités après une analyse de risques concernant des attaques possibles de terroristes (M. Claude Doré, DT2, p. 31, 67 et 68).

L'abandon de cette source d'alimentation ne pourrait être comblé par les deux sources d'alimentation restantes en raison notamment du positionnement actuel de la consommation sur le réseau gazier et se traduirait par un déficit d'approvisionnement d'environ 142 800 m³/h, touchant ainsi l'alimentation de 27 271 clients dans la zone située à l'est de la rue de Lorimier (DQ7.1, p. 3 ; DA2, p. 3 et M. Claude Doré, DT1, p. 84). Ce déficit résulterait d'une perte de charge liée à l'augmentation de la distance à parcourir ainsi qu'à des pressions insuffisantes pour alimenter adéquatement l'ensemble du réseau gazier, plus particulièrement dans l'est de l'île de Montréal.

Le promoteur a étudié deux solutions au remplacement de la conduite sous le pont Jacques-Cartier. La première comporte la construction d'une nouvelle conduite à proximité du pont Jacques-Cartier, sous le lit du fleuve Saint-Laurent et installée par forage directionnel. Cette solution conforterait la situation actuelle sans toutefois augmenter la capacité du réseau. Le promoteur n'aurait pu en profiter pour augmenter la capacité d'approvisionnement existante puisque les deux conduites de 32,9 cm de diamètre auxquelles se raccorde la conduite du pont Jacques-Cartier ne peuvent véhiculer plus de gaz qu'actuellement. L'installation d'une conduite par forage directionnel n'apporterait donc aucun gain.

La seconde solution consiste à ajouter un point de desserte dans l'est de l'île de Montréal en raccordant le réseau de distribution de la Société en commandite Gaz Métro au réseau de transport de Gazoduc Trans Québec & Maritimes. Pour un investissement comparable, cette solution a été retenue car elle aurait l'avantage de suppléer au démantèlement de la conduite sous le pont et d'accroître la capacité du réseau. Le promoteur a fait valoir que ce projet lui permettrait de répondre adéquatement à la demande présente et future, d'améliorer la performance de son

1. Depuis le 1er octobre 1998, la responsabilité visant Les ponts Jacques-Cartier et Champlain inc. et la Corporation du pont international de la voie maritime ltée ainsi que les activités du pont des Milles-Îles appartient à la Société des ponts fédéraux ltée.

réseau de distribution et de se donner une capacité d'approvisionnement pour les quinze à vingt prochaines années (M. Claude Doré, DT1, p. 15 et DT3, p. 37 et 45).

Ce nouveau gazoduc aurait une capacité totale de 380 000 m³/h. Le déficit d'approvisionnement anticipé de 142 800 m³/h avec l'enlèvement de la conduite sous le pont Jacques-Cartier serait alors comblé et la capacité résiduelle de ce nouveau gazoduc serait de 237 200 m³/h, auquel se grefferait un volume supplémentaire de 12 000 m³/h provenant des postes de livraison de Boisbriand et de Senneville, pour un cumul de 249 200 m³/h.

Selon le promoteur, cette hausse importante de la disponibilité de gaz naturel pour la clientèle montréalaise consoliderait son réseau gazier et permettrait son développement. En audience, il a rappelé que :

> [...] le réseau métropolitain s'est développé à travers les ans. [...] Senneville a été construit en 58. Déjà, en 82, nous devions construire Boisbriand parce que la demande augmentait. [...] C'est un processus constamment de densification de clientèle [...] nous visons tout type de clientèle, autant résidentielle, commerciale qu'industrielle. Depuis quelques années, nos efforts portent énormément sur le résidentiel. Nous branchons environ 6 000 clients résidentiels dans notre franchise par année.
> (M. Claude Doré, DT1, p. 85)

Pour sa part, l'Association québécoise du gaz naturel note que le bouclage du réseau gazier montréalais permettrait de sécuriser l'approvisionnement puisqu'il serait alimenté par trois sources distinctes à des positions stratégiques. Elle considère qu'advenant un problème à l'un ou l'autre des postes de livraison de Boisbriand ou de Senneville l'approvisionnement serait assuré pour les consommateurs montréalais grâce à ce nouveau gazoduc.

Pour la commission, bien que la consolidation du réseau gazier, l'amélioration de la performance de celui-ci, la sécurité d'approvisionnement apportée par le bouclage du réseau ainsi que l'augmentation de la capacité résiduelle d'approvisionnement constituent des éléments viables au regard de ce projet de raccordement, il n'en demeure pas moins que l'obligation faite à la Société en commandite Gaz Métro de démanteler la conduite située sous le pont Jacques-Cartier représente le facteur prédominant pour justifier le projet.

- *La commission constate que le démantèlement de la conduite sous le pont Jacques-Cartier entraînerait un déficit important d'approvisionnement en gaz naturel sur l'île de Montréal et qu'il importe qu'un autre point d'alimentation prenne le relais. Par conséquent, elle est d'avis que le projet de gazoduc de la Société en commandite Gaz Métro est justifié.*

Chapitre 3 Le projet et la sécurité publique

L'exploitation d'un gazoduc, incluant les postes de livraison et de mesurage, présente des risques technologiques liés à l'émission de gaz naturel dans l'environnement. La commission examine ici les risques associés aux installations projetées et les conséquences éventuelles pour la population.

La commission a choisi d'analyser cette question avant de traiter du tracé et de ses impacts compte tenu de la nature du projet, des préoccupations des citoyens et de son analyse.

Les risques technologiques

L'analyse des risques technologiques a pour but de déterminer les accidents susceptibles de se produire, d'en évaluer les conséquences possibles et de juger de l'acceptabilité du projet en matière de risques technologiques. Elle sert également à élaborer des mesures de protection afin d'éviter ces accidents potentiels ou de réduire leur fréquence et leurs conséquences.

Les accidents survenus sur des réseaux gaziers

Les accidents associés à la présence d'un gazoduc sont généralement attribuables à trois causes : la corrosion qui s'attaque au revêtement interne et externe de la canalisation, les défectuosités liées aux matériaux utilisés au moment de la fabrication, de la construction ou encore les dommages causés par un tiers.

Le promoteur et Gazoduc Trans Québec & Maritimes ont présenté une liste des principaux accidents survenus depuis une dizaine d'années sur le réseau québécois d'alimentation en gaz naturel. Le tableau 1 en fait état et révèle que les dommages causés par un tiers sont à l'origine du plus grand nombre d'accidents relevés durant la période de 1994 à 2004.

Parmi les événements décrits, essentiellement causés par un bris de conduite d'alimentation ou de dispositif de contrôle, il y en a cinq qui ont été provoqués par l'explosion de gaz accumulé dans des bâtiments et huit qui se sont produits sans qu'il y ait eu confinement ou inflammation. Dans la plupart des cas, des employés et du matériel de l'entreprise propriétaire des infrastructures en cause ont été touchés. L'accident survenu à l'Accueil Bonneau sur la rue de la Commune à Montréal en juin 1998 a toutefois fait l'objet d'une enquête de la part du Bureau du coroner.

Tableau 1 Principaux accidents survenus depuis 1994 sur le réseau québécois d'alimentation en gaz naturel

Date (année-mois)	Endroit	Propriétaire	Infrastructure	Description sommaire de l'événement
1994-05	Brossard (boul. Taschereau)	SCGM[1]	Gazoduc à 2 400 kPa	Conduite perforée lors d'une excavation et fuite de gaz sans inflammation.
1994-11	Saint-Hyacinthe (rue Saint-Louis)	SCGM	Gazoduc à 400 kPa	Conduite perforée par un piquet d'arpentage, infiltration dans un bâtiment résidentiel et explosion.
1995-02	Dorval (rue Herron)	SCGM	Gazoduc à 400 kPa	Conduite perforée lors d'une excavation, infiltration dans un bâtiment commercial et explosion.
1995-06	Sherbrooke (rue Portland)	SCGM	Gazoduc à 2 400 kPa	Conduite perforée lors d'une excavation et fuite de gaz sans inflammation.
1995-09	Sainte-Foy (route de La Suète)	SCGM	Gazoduc à 2 400 kPa	Conduite perforée lors d'une excavation et fuite de gaz sans inflammation.
1996-08	Louiseville	Gazoduc TQM[2]	Poste de mesurage (réseau à haute pression)	Bris d'une valve à la suite des pressions exercées par les mouvements de sol et fuite de gaz sans inflammation.
1997-11	Saint-Hubert (route 116)	SCGM	Gazoduc à 2 400 kPa	Conduite perforée lors d'une excavation et fuite de gaz sans inflammation.
1998-06	Montréal (rue de la Commune)	SCGM	Gazoduc à 400 kPa	Conduite perforée lors du perçage d'un mur, accumulation de gaz dans le bâtiment résidentiel et explosion.
1999-01	Montréal (rue Adam)	SCGM	Gazoduc à 400 kPa	Conduite perforée par l'effet d'abrasion d'une fuite sur une conduite d'aqueduc, infiltration de gaz dans le réseau d'égout et explosion d'un bâtiment résidentiel.
1999-07	Napierville (route 219)	SCGM	Gazoduc à 2 400 kPa	Conduite perforée lors d'une excavation et fuite de gaz sans inflammation.
2000-09	Terrebonne (boul. des Entreprises)	SCGM	Poste de livraison (réseau à 2 400 kPa)	Vannes hors terre heurtées par un véhicule automobile puis fuite de gaz sans inflammation.
2000-12	East Hereford	Gazoduc TQM	Poste de compression (réseau à haute pression)	Infiltration de gaz dans le bâtiment abritant le matériel électrique de contrôle des compresseurs et explosion.
2000-09	Plessisville (route 116)	SCGM	Gazoduc à 2 900 kPa	Conduite perforée lors d'une excavation et fuite sans inflammation.

(1) Société en commandite Gaz Métro.
(2) Gazoduc Trans Québec & Maritimes inc.

Sources : adapté de DB2, DB36 et DQ1.1, p. 6 et 7.

Ailleurs au Canada et en ce qui concerne des gazoducs assujettis à la réglementation fédérale, au moins neuf ruptures de gazoducs exploités à haute pression et souvent loin des secteurs habités ont fait l'objet d'enquête par le Bureau de la sécurité des transports du Canada depuis le 23 juillet 1994[1]. De ce nombre, huit fuites ont entraîné une inflammation du gaz naturel accompagnée, dans la moitié des cas, d'une explosion. Les données d'enquête révèlent que la majorité des bris se sont manifestés à la suite d'une détérioration ponctuelle de la conduite, sans aucune blessure ou perte de vie. On rapporte cependant des dommages matériels à des tiers, dont plusieurs terrains touchés lors d'incendies.

Les scénarios d'accidents

Malgré qu'il ne soit pas toxique, le gaz naturel est inflammable et explosif. Il constitue donc une matière dangereuse et pourrait causer directement ou indirectement un accident majeur pouvant se répercuter à l'extérieur des installations gazières. D'une part, la rupture du gazoduc provoquerait une fuite de gaz naturel sous pression et, s'il y avait inflammation, la formation d'une boule de feu dans les secondes qui suivraient, puis le développement d'un feu en chalumeau. L'incendie émettrait alors de la chaleur (radiation thermique) dont l'intensité diminuerait avec la distance. D'autre part, une fuite à l'intérieur d'un poste et l'allumage du gaz confiné provoqueraient une explosion et une surpression résultant de l'onde de choc qui s'atténuerait également avec la distance, tout en compromettant l'intégrité du gazoduc.

Les conséquences physiques d'un certain nombre de scénarios d'accidents ont été simulées par le promoteur et le tableau 2 présente, pour chacune des conduites, le rayon des cercles définissant les niveaux de radiation de 12 kW/m^2, 5 kW/m^2 et 2,3 kW/m^2 qui pourraient résulter de la boule de feu ainsi que les distances représentant les mêmes niveaux de radiation pour le feu en chalumeau qui se développerait après la boule de feu. Le tableau 2 précise également les distances pour des surpressions de 13,8 kPa, 6,9 kPa et 2,07 kPa qui surviendraient s'il y avait une fuite à l'intérieur d'un poste et allumage avec explosion. La figure 3, quant à elle, illustre les zones d'impact correspondantes. Selon le promoteur, ces scénarios d'accidents s'avèrent les pires parmi ceux pouvant représenter un risque significatif pour le milieu environnant. Il faut toutefois signaler qu'ils ont été modélisés en tenant

1. Voir les rapports P94H0036, P95H0036, P96H0012, P97H0024, P97H0063, P98H0044, P00H0037, P02H0017 et P02H0024 à l'adresse Internet www.tsb.gc.ca.

Tableau 2 Les zones d'impact maximal, en fonction du temps, des pires scénarios d'accidents considérés par le promoteur[1]

				Distance maximale pouvant occasionner des blessures (m)					
				Incendie[2] (kW/m²)			Explosion[3] (kPa)		
	Scénario d'accident	Effet	Durée (secondes)	12	5	2,3	13,8	6,9	2,07
Conduite à 9 928 kPa (en été)	Rupture complète et allumage instantané du gaz	Boule de feu	0 à 8	230	355	505	–	–	–
		Feu en chalumeau	> 60	225	275	320	–	–	–
			> 150	125	140	165	–	–	–
			> 180	feu éteint	feu éteint	feu éteint	–	–	–
Conduite à 2 400 kPa (en été)	Rupture complète et allumage instantané du gaz	Boule de feu	0 à 10	220	350	500	–	–	–
		Feu en chalumeau	> 60	210	265	305	–	–	–
			> 150	150	170	200	–	–	–
			> 180	feu éteint	feu éteint	feu éteint	–	–	–
Postes de livraison et de mesurage	Fuite à l'intérieur du poste et allumage du gaz	Explosion confinée	–	–	–	–	45	75	220

(1) En considérant le fonctionnement automatique des vannes de fermeture d'urgence.

(2) Radiation thermique générée par un incendie et mesurée en kilowatt par mètre carré (kW/m²) :

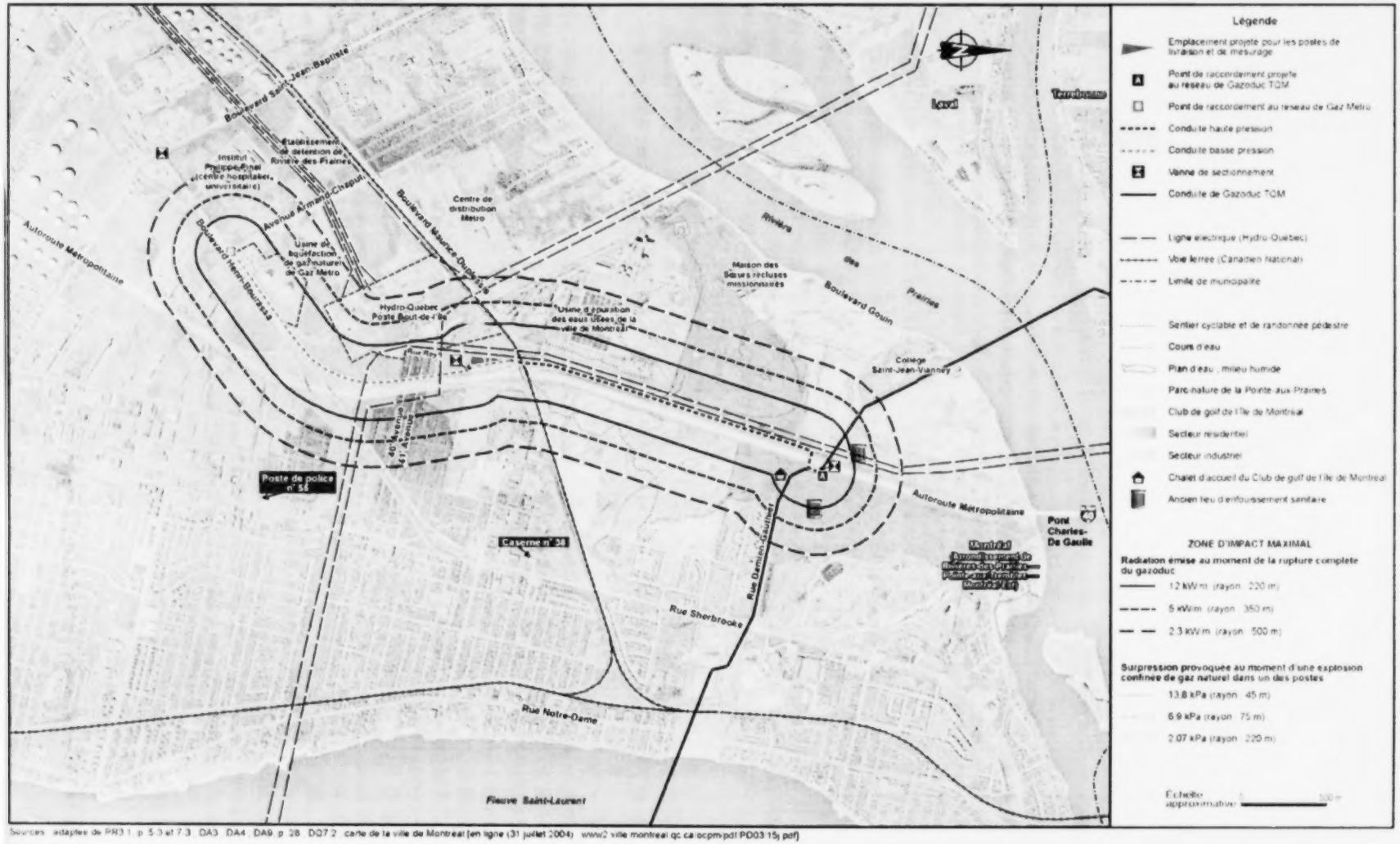
- 12 kW/m² : niveau pouvant entraîner la mort d'un individu après 40 secondes d'exposition ;
- 5 kW/m² : niveau auquel un individu pourrait subir des brûlures au second degré après 40 secondes d'exposition ;
- 2,3 kW/m² : niveau correspondant au seuil de douleur après une exposition de 40 secondes.

(3) Surpression en kilopascal (kPa) pouvant être produite par une explosion :

- 13,8 kPa : seuil pouvant provoquer l'écroulement des murs d'une maison ;
- 6,9 kPa : seuil entraînant la démolition partielle de maisons et auquel un individu exposé pourrait subir des blessures causées par des éclats de verre ou la chute d'objets ;
- 2,07 kPa : seuil correspondant à la limite maximale pour la projection de petits débris (explosion confinée seulement) et à des possibilités de dommages aux toits, murs et fenêtres des maisons.

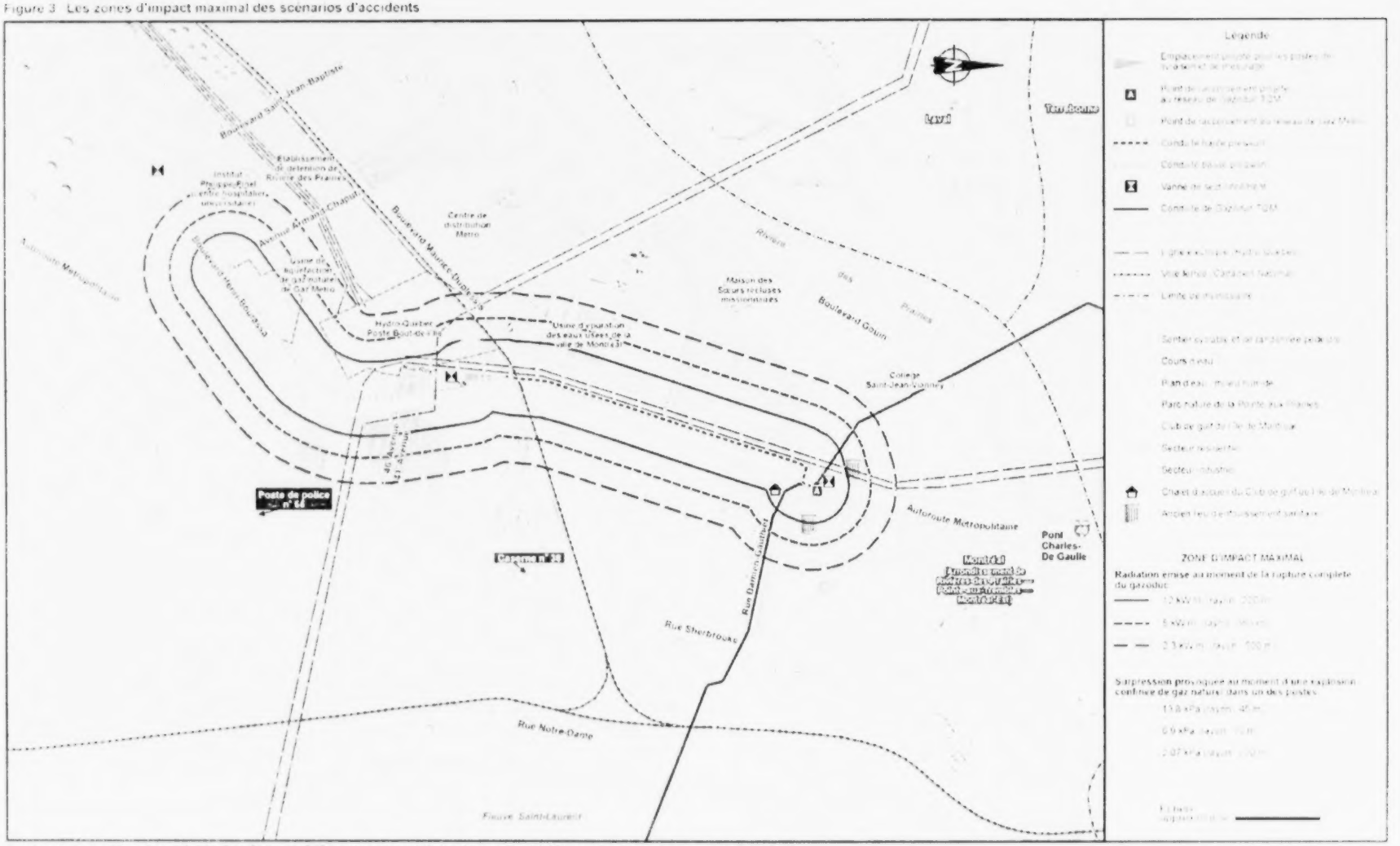
Sources : adapté de PR3.2, annexe F, p. 18 ; PR8.1, p. 5 à 7 ; DB9, p. 17 à 19 et DQ15.1, p. 3.

Figure 3 Les zones d'impact maximal des scénarios d'accidents



Sources : adaptées de PR3.1 ; p. 5.3 et 7.3 ; DA3 ; DA4 ; DA9 ; p. 28 ; DQ7.2 ; carte de la ville de Montréal (en ligne (31 juillet 2004) www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/PD03.15j.pdf)

Figure 3 Les zones d'impact maximal des scénarios d'accidents



Sources : Atlas de Montréal, p. 1 et 3, 1985. Plan d'eau, p. 23, 2007. Carte de la cité de Montréal (en ligne), 31 juillet 2003. www.ville.montreal.qc.ca/carte/pdf/PDM3.1fp.pdf)

pour acquis le fonctionnement automatique des vannes de fermeture d'urgence advenant une baisse de pression dans le gazoduc[1] (M. Claude Doré, DT2, p. 39 et DT3, p. 30).

Le tableau 2 et la figure 3 montrent qu'advenant la rupture d'une des conduites et allumage instantané du gaz, la zone d'impact maximal pourrait s'étendre quelque peu au-delà de 350 m pour une radiation thermique de 5 kW/m^2, niveau que recommandent habituellement les guides de référence pour la planification du plan de gestion des risques puisqu'un individu y étant exposé pendant 40 secondes pourrait subir des blessures sérieuses. Pour le niveau de radiation de 2,3 kW/m^2, le rayon d'impact serait cependant égal ou quelque peu supérieur à 500 m. Quant à la possibilité d'une explosion à l'emplacement des postes de livraison et de mesurage, le rayon d'impact maximal serait de 45 m pour les risques de décès ou de blessures importantes et de dommages notables aux bâtiments (surpression de 13,8 kPa) et de 220 m pour la projection de débris (surpression de 2,07 kPa).

Les vingt-cinq habitations en bordure des 40^e et 41^e Avenue et de la rue Roy seraient donc particulièrement vulnérables si de tels incidents se produisaient à proximité de ce secteur puisque les plus proches résidences se trouveraient à 260 m de la limite de propriété du poste de livraison et à 5 m de la conduite à basse pression. Interrogé sur cet aspect, un représentant du Service de sécurité incendie de la ville de Montréal a indiqué, pour le gazoduc, que :

> [...] selon la nature des bâtiments et la durée d'exposition, naturellement, il pourrait avoir une inflammation de la plupart des habitations [...] avec des taux de radiation aussi élevés, ça pourrait créer une cause d'incendie comme telle si la valve [vanne de fermeture d'urgence] ne se ferme pas rapidement, en plus de tout ce qui peut être occasionné suite à l'explosion, déflagration et autre. Parce que, naturellement, on parle d'incendie, de radiation, mais il faut aussi tenir compte du paramètre d'explosion.
> (M. Pascal Caron, DT1, p. 42)

Le promoteur a précisé que les gens de ce quartier qui seraient à l'extérieur de leur résidence et sans autre protection recevraient « des radiations thermiques importantes et pourraient voir leur santé endommagée sérieusement » (M. Claude Doré, DT1, p. 40). Le tableau 2 révèle d'ailleurs que le niveau de radiation généré jusqu'à 220 m du gazoduc serait d'au moins 12 kW/m^2 et pourrait entraîner la mort d'un individu y étant exposé pendant une quarantaine de secondes.

---

1. Comme l'illustre la figure 3, le projet prévoit trois vannes de fermeture automatique d'urgence sur le nouveau gazoduc : à la vanne de sectionnement existante (point A), à la sortie du poste de livraison, puis à l'intersection des boulevards Saint-Jean-Baptiste et Henri-Bourassa (M. Claude Doré, DT1, p. 67 et DT2, p. 5).

En outre, il est apparu qu'un accident sur le nouveau réseau pourrait présenter un risque pour les automobilistes circulant notamment sur l'autoroute Métropolitaine ou encore pour les utilisateurs du Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies, du Club de golf de l'île de Montréal ou de la voie ferrée du Canadien National. Il pourrait également porter atteinte à des lignes à haute tension d'Hydro-Québec, aux quartiers résidentiels situés à l'est de l'autoroute de même qu'aux secteurs industriels bordant le tronçon à basse pression du gazoduc. Exception faite des lignes électriques, pour lesquelles fut évalué l'effet d'une rupture de la conduite à haute pression, ces éléments du milieu environnant n'ont pas été intégrés à l'analyse de risque effectuée par le promoteur (M. Ray Awad, DT1, p. 61 à 64 ; M. Pascal Caron, DT1, p. 43 et 62 ; M. Claude Doré, DT1, p. 44 et 50 ; M. Marc Ostiguy, DT1, p. 46 et 47 et DT3, p. 10, 12 et 13 ; M. Yves Thibault, DT2, p. 22 et 23 ; DQ10.1, annexe 1).

Sans nier les risques inhérents au projet, le promoteur a tenu à préciser que le risque individuel de mortalité, estimé pour une personne présente 24 heures par jour et 365 jours par année au-dessus du gazoduc, serait annuellement inférieur à deux chances sur un million. À des fins de comparaison, cette probabilité serait au moins dix fois plus petite que la probabilité, pour chaque Canadien, de décéder des suites d'un incendie résidentiel. Le risque encouru serait également inférieur et parfois même bien en deçà des critères d'acceptabilité du risque du Conseil canadien des accidents industriels majeurs au regard du milieu traversé par le gazoduc (M. Claude Doré, DT1, p. 19 et DT2, p. 6 et 49).

Malgré cette mise en contexte, et bien que l'expert du ministère de la Sécurité publique ait semblé considérer comme acceptable l'approche méthodologique utilisée par le promoteur dans le choix des pires scénarios d'accidents et dans son évaluation du risque, la probabilité d'occurrence d'un incendie majeur ou d'une explosion, aussi faible soit-elle, a soulevé de vives inquiétudes auprès des participants. Rappelons que la majorité d'entre eux concluent que le projet proposé constitue un trop grand risque pour la population avoisinante de même que pour les utilisateurs de l'autoroute Métropolitaine. Pour certains, on doit d'ailleurs s'interroger sur le fait qu'un gazoduc jugé non sécuritaire sous le tablier du pont Jacques-Cartier puisse l'être une fois installé près d'habitations et d'une voie de circulation à très grand débit (M. Michel Langevin, DT2, p. 67 ; M. Guy Dumouchel, DM5, p. 1 et M^{me} Sylvie Bibeau, DM2, p. 17, 18 et 20).

De son côté, la Direction de santé publique de Montréal s'est montrée perplexe face à la sélection des scénarios d'analyse qui ne correspondrait pas à la méthode reconnue par le Conseil pour la réduction des accidents industriels majeurs et issue du « Risk Management Program » de l'Agence américaine de protection de l'environnement. Divers guides sur les risques technologiques ont d'ailleurs adopté la même approche,

dont ceux rédigés par les ministères de l'Environnement, de la Sécurité publique et de la Santé et des Services sociaux. Ces guides comportent des listes de matières dangereuses avec des quantités seuils pour lesquelles des scénarios d'accidents doivent être définis (DB9 ; Lapalme, 1999 et Lefebvre, 2001).

En ce qui a trait à la possibilité de rupture du gazoduc, la Direction de santé publique de Montréal admet que le promoteur a utilisé les paramètres les plus plausibles et qu'il a conséquemment élaboré les scénarios les plus probables, en l'occurrence des scénarios dits « alternatifs ». L'organisme est toutefois d'avis qu'il aurait dû compléter sa démarche en modélisant aussi des scénarios dits normalisés puisque d'autres hypothèses méritaient d'être considérées :

> À la lecture des réponses fournies par le représentant de la Société en commandite Gaz Métro, quelques questions peuvent être posées : 1) Existe-il une possibilité, même très faible, pour que la rupture du gazoduc de gaz naturel ne survienne pas à des kilomètres de la vanne de sectionnement, mais plutôt à proximité de celle-ci ? 2) Et dans une telle situation, serait-il possible que la vanne de sectionnement soit affectée par une telle rupture et qu'elle ne ferme pas ? 3) Serait-il possible que, malgré l'utilisation de la meilleure technologie disponible et d'un programme d'entretien régulier, une vanne de sectionnement ne fonctionne pas ?
>
> Nous croyons que la réponse à ces questions est oui [...].
> (DM6, p. 6)

Un scénario normalisé qui se serait appuyé sur de telles prémisses, en excluant notamment toute mesure d'atténuation active comme une installation nécessitant une énergie mécanique pour être efficace, aurait réellement témoigné des conséquences les plus pénalisantes. Le promoteur a d'ailleurs agi en ce sens dans le cas des postes de livraison et de mesurage.

Selon le représentant de la Direction de santé publique de Montréal, le promoteur devrait donc évaluer les zones d'impact maximal pour des fuites de gaz naturel à partir du gazoduc sans tenir compte d'un système d'intervention mécanique comme celui des vannes de fermeture d'urgence. Cette approche permettrait de mieux circonscrire les pires scénarios d'accidents et ainsi de mieux planifier les mesures d'urgence (M. Jocelyn Lavigne, DT2, p. 36 à 38 et DT4, p. 12 à 14 et 17).

Pour les mêmes raisons et dans de telles circonstances, la Direction de santé publique de Montréal demande aussi que soit évalué l'impact que pourrait avoir une rupture de la conduite à basse pression sur les réservoirs de gaz naturel liquéfié de la Société en commandite Gaz Métro situés à proximité (figure 3). Il est à noter que la

question de cet effet domino[1] avait été soulevée par une participante en première partie de l'audience publique. Le promoteur avait alors mentionné qu'il n'y aurait aucun impact sur les réservoirs, compte tenu de la nature et de la configuration de l'équipement et du fait qu'il y aurait fermeture de la vanne de sectionnement après 2 minutes et 20 secondes. Ainsi, la chaleur dégagée par l'ignition du gaz s'échappant du gazoduc n'aurait pas le temps de vaporiser le gaz et, même s'il y avait vaporisation, un double système de protection (compresseur d'évaporation et clapets) abaisserait la pression à l'intérieur des réservoirs au moment du passage du gaz liquéfié sous forme de vapeurs.

Sur la base de cette information, la commission prend en considération que le promoteur devrait présenter des résultats d'analyse concernant les zones d'impact maximal à la satisfaction des ministères intéressés avant l'autorisation du projet. Son évaluation des conséquences potentielles pour le milieu environnant devrait également tenir compte de façon précise des récepteurs sensibles pouvant être touchés au moment d'un accident, tels que la population qui réside en permanence dans la zone d'impact, les centres commerciaux, industriels ou de bureaux, les lieux récréatifs publics et les voies de circulation.

- *La commission constate que, malgré la faible probabilité d'occurrence d'accidents majeurs, les projets de gazoduc présentent toutefois certains risques et que, dans cette optique, les secteurs résidentiels situés à proximité des installations prévues, entre autres, pourraient être touchés.*

- *La commission est d'avis que les scénarios présentés par la Société en commandite Gaz Métro concernant les risques d'accidents liés aux installations projetées devraient être revus selon les recommandations des ministères de la Sécurité publique, de la Santé et des Services sociaux et de l'Environnement préalablement à l'autorisation du projet. En outre, une description détaillée des conséquences possibles pour le milieu environnant devrait être faite.*

Le plan des mesures d'urgence

La Société en commandite Gaz Métro exploite au Québec un réseau conçu et entretenu selon les exigences de la Régie du bâtiment du Québec. L'entreprise est également soumise au contrôle de la Régie de l'énergie du Québec, principalement pour ses activités commerciales telles que l'approbation de ses tarifs et de ses projets majeurs d'immobilisation. Le promoteur a en outre précisé que son programme

1. L'effet domino découle de la proximité relative d'éléments pouvant occasionner une réaction à la chaîne à la suite d'un premier événement accidentel.

d'entretien était suivi par la Régie de l'énergie du Québec (DQ1.1, p. 6). Pour leur part, Gazoduc Trans Québec & Maritimes et son mandataire pour l'exploitation et l'entretien de son réseau, TransCanada PipeLines ltée, sont régis par l'Office national de l'énergie du Canada tant commercialement que techniquement. Cela dit, qu'un gazoduc soit ou non sous la compétence de l'Office national de l'énergie, les distributeurs et transporteurs d'hydrocarbures doivent néanmoins respecter la norme ACN/CSA Z662 de l'Association canadienne de normalisation relative aux réseaux de canalisations de pétrole et de gaz (PR3.1, p. 8-3 ; M. Claude Doré, DT2, p. 35 ; DQ1.1, p. 6 ; DQ7.1, p. 4 ; DQ15.1, p. 1 et DQ18.1).

Malgré les exigences imposées au promoteur au moment de la conception, de la construction et de l'exploitation des installations, malgré également les lignes directrices de l'industrie et le fait qu'historiquement peu d'accidents majeurs aient été associés à ce type de projet, il demeure que des risques subsistent et que le danger d'une défaillance mécanique ou humaine ne peut pas être complètement écarté. Le promoteur doit s'y préparer et le plan des mesures d'urgence doit être défini pour déterminer les principaux intervenants et les principales actions que ceux-ci auraient à poser pour faire face à une situation d'urgence dans le cadre du présent projet.

Par ailleurs, le risque de sinistre, notamment d'explosion ou d'incendie, soulevé par la présence d'un gazoduc et d'un poste de livraison et de mesurage serait pris en considération dans le schéma de couverture de risques et le schéma de sécurité civile que la Ville de Montréal doit élaborer conformément à la *Loi sur la sécurité incendie* (L.R.Q., c. S-3.4) et la *Loi sur la sécurité civile* (L.R.Q., c. S-2.3). Le plan des mesures d'urgence doit donc être harmonisé avec celui de la Ville puisque, en cas d'accident majeur ayant des conséquences attendues à l'extérieur des limites de propriété de l'entreprise, c'est le plan des mesures d'urgence de la Ville qui doit être appliqué.

Le promoteur a déjà préparé un plan provisoire des mesures d'urgence, incluant les résultats de l'analyse des risques et un scénario d'intervention minute par minute. Il précise que la version finale tiendra compte de l'apport des acteurs visés comme la Ville de Montréal, l'arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est, les ministères de la Sécurité publique et de la Santé et des Services sociaux de même que le Bureau de la sécurité des transports du Canada. Il indique également que le plan final des mesures d'urgence sera transmis au ministère de l'Environnement avant la mise en service du réseau.

Aux yeux de la commission, l'insertion des infrastructures projetées dans un milieu habité a nécessairement des répercussions sur la qualité de vie des citoyens, que ce soit des inconvénients temporaires ou des contraintes permanentes. Or, la réalisation

d'un scénario précis minute par minute permet d'illustrer de façon concrète les risques associés à un tel projet. La connaissance des risques permet de porter un jugement quant à la sécurité des zones environnantes. L'examen public doit aussi considérer ces éléments pour en apprécier les répercussions dans le milieu. Il s'avère donc essentiel que le promoteur s'engage en toute transparence dans un processus d'information et de consultation auprès de la population touchée par le projet, particulièrement dans le contexte de proximité du gazoduc et d'un quartier résidentiel.

- *La commission est d'avis qu'il est essentiel que la population puisse prendre connaissance des risques potentiels liés à l'implantation d'un gazoduc dans leur milieu et recevoir l'assurance qu'elle est raisonnablement protégée de ces risques par des mesures appropriées. Une évaluation de risque exhaustive, comprenant un plan de mesures d'urgence et un scénario d'intervention minute par minute complets, devrait être réalisée antérieurement à l'examen public d'un projet et exigée dans l'étude d'impact.*

- *La commission est d'avis qu'il est important que tous les acteurs visés coordonnent leurs efforts pour mettre en place des mesures de prévention adéquates ainsi qu'un plan d'intervention efficace, compte tenu de la nature du projet présenté par la Société en commandite Gaz Métro.*

Chapitre 4 Le tracé et ses variantes

Compte tenu des risques inhérents à ce type de projet et des préoccupations des participants, la commission s'est particulièrement intéressée au choix proposé par le promoteur pour le passage du gazoduc et l'implantation des postes de livraison et de mesurage.

L'emplacement du point de raccordement à Gazoduc Trans Québec & Maritimes

Un point de desserte dans l'est de l'île de Montréal implique pour le promoteur un raccordement au réseau de Gazoduc Trans Québec & Maritimes. En prévision de la consolidation de son réseau gazier, la Société en commandite Gaz Métro, lors de la réalisation des travaux du gazoduc entre Lachenaie et le réseau de Portland Natural Gas Transmission System, avait demandé à Gazoduc Trans Québec & Maritimes qu'une vanne de sectionnement soit installée dans l'est de l'île de Montréal en vue d'un raccordement éventuel à ce dernier. Construite du côté est de l'autoroute Métropolitaine, cette vanne de sectionnement est bordée du côté ouest par le terrain du Club de golf de l'île de Montréal et constituerait le point de départ du tracé retenu par le promoteur. Toujours en prévision de ce raccordement, le promoteur a profité de la construction du tunnel sous l'autoroute Métropolitaine pour y installer une gaine d'acier afin d'en faciliter le franchissement.

L'itinéraire emprunté par Gazoduc Trans Québec & Maritimes dans l'est de l'île de Montréal limite les possibilités de raccordement puisque le promoteur se doit d'éviter le Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies ainsi que le terrain du Club de golf de l'île de Montréal, les intervenants municipaux ayant des objections majeures à une utilisation autre que celle de parc et lieux publics. Le raccordement d'une conduite à haute pression à la vanne de sectionnement existante n'a fait l'objet d'aucune opposition de la part des autorités municipales auprès de la commission.

Le promoteur a également fait l'exercice de vérifier l'existence d'emplacements offrant un meilleur point de raccordement au réseau de Gazoduc Trans Québec & Maritimes traversant l'est de l'île de Montréal. Il souligne que l'exercice a conduit à le conforter dans son choix et que la localisation de la vanne de sectionnement s'avère le meilleur emplacement pour ce projet de raccordement.

- *La commission est d'avis que l'emplacement retenu par le promoteur pour effectuer le raccordement au réseau de Gazoduc Trans Québec & Maritimes constitue un choix logique en regard des contraintes soulevées par les intervenants locaux et des infrastructures en place.*

Les postes de livraison et de mesurage

L'emplacement des postes de livraison et de mesurage a été ciblé par le promoteur comme élément déterminant du choix final du tracé. Situé à mi-chemin des conduites à haute et à basse pression, et à environ 260 m des résidences d'un secteur résidentiel, sa localisation est décriée par les résidants des 40e et 41e Avenue et de la rue Roy qui ont signé une pétition à cet effet (figure 2) (DM5.1).

Dans son étude d'impact, le promoteur indique que les onze emplacements potentiels peuvent tous être raccordés au réseau de Gazoduc Trans Québec & Maritimes par la construction d'une conduite à haute pression à partir de la vanne de sectionnement. Toutefois, l'analyse comparative des emplacements potentiels n'a pas considéré les conséquences liées à un accident majeur sur le milieu environnant. Le promoteur a mentionné en audience que le choix de l'emplacement des postes de livraison et de mesurage résulte de deux facteurs, soit de trouver la plus courte distance avec le point de raccordement et de la difficulté d'acquérir une servitude pour se rendre à un autre endroit :

> Parce qu'à ces pressions-là, nous n'avons pas le droit d'être installés dans les rues publiques. Nous devons acquérir des servitudes. Et dans ce cas-ci, c'était difficile, sinon impossible. [...] nous avons pris pour acquis qu'il était mieux de limiter le plus possible la longueur de la conduite haute pression. [...] nous avons sélectionné le site P8 comme étant celui qui donnerait la plus courte distance [...]. (M. Claude Doré, DT1, p. 32)

Interrogé à savoir s'il était possible d'installer les postes de livraison et de mesurage dans l'entourage du point de raccordement avec le réseau de Gazoduc Trans Québec & Maritimes, le promoteur a indiqué que leur implantation à proximité de la vanne de sectionnement et du terrain de golf nécessiterait une modification au zonage. Le plan d'urbanisme de l'arrondissement, qui prévoit au regard du golf une affectation parc et lieu public (en partie) et habitation, et le règlement de zonage qui n'autorise pas la catégorie d'usage équipement collectif constituent pour le promoteur des contraintes majeures à cet égard (M. Claude Doré, DT1, p. 34 ; DQ7.1, p. 5 et DQ13.2, p. 1).

L'emplacement pour l'implantation des postes de livraison et de mesurage est situé dans une aire d'affectation industrielle légère où l'activité relative à l'installation

d'infrastructures comme celles préconisées par le promoteur est autorisée. De plus, le comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement s'est montré favorable à l'adoption d'un projet de résolution permettant leur construction à l'emplacement retenu par la Société en commandite Gaz Métro (DQ17.1, p. 2 et DB27, p. 2).

Certains participants à l'audience publique se sont inquiétés de la présence éventuelle des postes de livraison et de mesurage dans leur environnement immédiat, considérant que l'implantation de ces postes augmenterait le niveau de risque dans leur secteur (M. Vincent Marchione, DT4, p. 65 ; DM5.1 et M. Michel Langevin, DT4, p. 83). Le *Code de construction*[1] [B-1.1, r.0.01.01] définit un établissement industriel à risques très élevés (groupe F, division 1) comme étant un établissement industriel « contenant des matières très combustibles, inflammables ou explosives en quantité suffisante pour constituer un risque particulier d'incendie » (DQ17.1, p. 3). Pour le Service de sécurité incendie de la ville de Montréal, les postes de livraison et de mesurage correspondent à cette définition du Code. Ainsi, au moment de la conception des postes, le promoteur devra s'assurer de respecter les exigences applicables à ce type d'établissement. À cet égard, le promoteur indique que le matériel requis pour la construction des postes de livraison et de mesurage répondra pleinement aux exigences de la norme CAN/CSA-Z662-99, 2003 (DQ10.1, p. 1).

- *La commission constate que la plus courte distance entre le point de raccordement et l'emplacement des postes de livraison et de mesurage de même que l'obtention d'une servitude pour la conduite à haute pression ont guidé le choix du promoteur dans la localisation des postes de livraison et de mesurage.*

- *La commission est d'avis que le choix de l'emplacement des postes de livraison et de mesurage devrait d'abord être guidé par des considérations de sécurité publique et qu'une évaluation exhaustive des avantages et des inconvénients des emplacements potentiels permettrait une décision mieux éclairée.*

Le gazoduc

Deux variantes de tracé, de part et d'autre de l'autoroute Métropolitaine, ont été analysées à partir du point de raccordement de la conduite à haute pression au réseau de Gazoduc Trans Québec & Maritimes jusqu'aux postes de livraison et de mesurage. Du poste de livraison jusqu'au raccordement au réseau de la Société en commandite Gaz Métro, deux variantes (Henri-Bourrassa et Maurice-Duplessis) furent également examinées pour la conduite à basse pression (figure 2).

1. Il s'agit du Code national du Bâtiment Canada-1995 (intégrant les modifications du Québec).

La conduite à haute pression

L'analyse comparative des impacts des variantes pour la conduite à haute pression a permis de constater de fortes similitudes entre elles, notamment sur les aspects touchant le milieu physique, l'agroforesterie, l'archéologie et le patrimoine bâti. Les contraintes défavorables à la variante située à l'est ont trait au Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies considéré comme une aire protégée par la Ville de Montréal et à la nécessité de procéder à un forage directionnel pour traverser l'autoroute Métropolitaine à la hauteur de la voie ferrée. Pour la variante ouest, sa localisation dans l'emprise d'Hydro-Québec et la présence d'une conduite existante sous l'autoroute Métropolitaine sont les aspects qui la favorisent. Le promoteur a également insisté sur la nécessité de bien protéger cette conduite à haute pression et a mentionné que son choix est lié au passage de cette conduite dans une emprise où l'intervention de tiers est beaucoup mieux contrôlée (M. Claude Doré, DT1, p. 53). Possédant plus d'avantages, le choix du promoteur s'est porté sur la variante ouest. Élément non négligeable, la demande des intervenants municipaux d'éviter le Parc-nature de la Rivière-aux-Prairies et de favoriser un tracé à l'ouest de l'autoroute Métropolitaine a également pesé dans le choix de cette variante.

Une participante s'est inquiétée des effets sur les boisés, les milieux humides et la bordure arborescente du passage de la conduite haute pression dans l'emprise d'Hydro-Québec. Les Ami(e)s de la Rivière-des-Prairies s'interrogent quant aux conséquences du tracé sur l'habitat de la Couleuvre brune dont des individus ont été recensés dans le secteur prévu pour le passage de cette conduite à haute pression. Ces aspects seront abordés et analysés au chapitre suivant.

En audience, peu de personnes ont remis en question le choix du promoteur d'utiliser l'emprise d'Hydro-Québec pour le tracé à haute pression. La représentante du ministère de l'Environnement a indiqué qu'en matière d'évaluation globale des impacts le tracé à l'ouest de l'autoroute Métropolitaine lui apparaissait préférable.

Néanmoins, certains participants s'inquiètent des conséquences de la proximité de deux lignes de transport d'électricité et des risques inhérents à la rupture de la conduite à haute pression, de même que des effets qu'un tel incident aurait sur la sécurité des utilisateurs de l'autoroute Métropolitaine.

À la suite de l'audience, le promoteur a procédé à la modélisation d'une rupture de la conduite avec ignition et formation d'un feu en chalumeau. Pour une fuite dirigée en hauteur ou à l'horizontale, la longueur de la flamme atteindrait 300 m et son rayon serait de 18 m. Par conséquent, les lignes électriques d'Hydro-Québec situées à 20 m de la conduite seraient probablement soumises à l'intensité du feu dans le cas d'une fuite en hauteur alors que, dans le cas d'une fuite à l'horizontale, la radiation

thermique sur les lignes électriques serait de près de 65 kW/m² et, à ce niveau de radiation, les fils électriques ne pourraient résister.

La proximité de l'autoroute Métropolitaine et la sécurité de ses usagers constituent des éléments importants aux yeux de plusieurs participants pour qui la conduite à haute pression représente un très grand risque. À cet égard, le représentant du ministère des Transports a indiqué que le Ministère ne prévoyait pas légiférer sur l'implantation de gazoducs en bordure des autoroutes. Le Ministère encadre l'utilisation de ses emprises par l'entremise des normes sur les ouvrages routiers (DQ9.1, p. 1).

Sur le pont Charles-de-Gaulle, les relevés de circulation effectués sur la base d'une semaine en septembre 2003 indiquent, dans les deux directions, un débit journalier moyen de 114 000 véhicules. Dans le secteur à l'étude, les files d'attente aux périodes de pointe du matin et du soir pour les mois de mai et de juin 2002 étaient, en direction de Montréal, respectivement de 14,29 et 14,52 minutes alors que, dans la direction de Québec, elles étaient de 19,09 et 10,28 minutes (DB19, annexe 1, p. 1 et 2, et annexe 4, p. 1 à 4).

Selon l'évaluation du promoteur, le niveau de risque individuel d'une chance de décès sur un million par année serait atteint à une distance de 85 m de chaque côté du gazoduc pour la conduite à haute pression. Pour une personne située directement sur cette conduite, le niveau de risque atteindrait 1,7 chance de décès sur un million par année. Un représentant du Service de sécurité incendie de la ville de Montréal a mentionné à ce sujet :

> Quand on parle d'autoroute, il peut y avoir des voitures qui vont s'arrêter. [...] Les voitures qui passent ne sont pas exposées pour une longue période de temps, parce que la voiture fait juste circuler, reçoit un peu de radiation et continue son chemin. Mais s'il y a une explosion, s'il y a quoi que ce soit, les voitures risquent de s'empiler les unes aux autres et il risque d'avoir accident de circulation, et ensuite de ça feu dans ces véhicules-là [...].
> (M. Pascal Caron, DT1, p. 43)

- *Compte tenu de la proximité de l'autoroute Métropolitaine, de la variabilité du flux de circulation et de son importance, la commission invite le promoteur à revoir les paramètres de construction de la conduite à haute pression afin de minimiser le niveau de risques d'un incident sur la conduite.*

La conduite à basse pression

Des deux variantes considérées par le promoteur pour la conduite à basse pression, l'une emprunterait l'emprise de la voie de desserte de l'autoroute Métropolitaine puis l'emprise du boulevard Henri-Bourassa jusqu'aux installations de la Société en commandite Gaz Métro à l'intersection du boulevard Henri-Bourassa et de l'avenue Armand-Chaput (figure 2). L'autre emprunterait le boulevard Maurice-Duplessis jusqu'à l'avenue Armand-Chaput, longerait celle-ci jusqu'à sa rencontre avec le boulevard Henri-Bourassa et se rendrait ensuite aux installations de la Société en commandite Gaz Métro.

Ces deux variantes emprunteraient entièrement les emprises de rue. Elles ne traverseraient aucune zone de contraintes touchant le milieu physique, le milieu agroforestier, l'archéologie et le patrimoine bâti, ainsi que les habitats de la faune et la flore. Ce qui les différencie, c'est un tracé plus court de 700 m pour la variante Henri-Bourassa. Le promoteur a ainsi privilégié la variante offrant la plus courte distance entre le poste de livraison et ses installations à l'intersection de l'avenue Armand-Chaput et du boulevard Henri-Bourassa.

Plusieurs participants rejettent toutefois la variante Henri-Bourassa, considérant que le passage d'une conduite à basse pression à proximité d'un quartier résidentiel augmente considérablement le niveau de risque pour les résidants de ce quartier. Pour eux, ce choix relève strictement d'une décision économique.

D'ailleurs, le promoteur a reconnu que la sélection de ce tracé reposait sur le fait d'être plus court : « La grande raison, c'est que l'option Henri-Bourassa, bretelle d'autoroute, est la plus courte » (M. Claude Doré, DT3, p. 40).

L'explication donnée par le promoteur pour enfouir une conduite de gaz naturel dans une emprise publique découle de la nature même de cette conduite à basse pression, considérée comme très sécuritaire malgré qu'elle voisine avec des habitations. Sur cet aspect, il précisait :

> [...] Gaz Métro considère que, quand la pression est rendue à 2 400 kPa, elle est, selon notre vision des choses, sécuritaire, et nous la croyons fortement sécuritaire pour emprunter les rues publiques, dans lesquelles nous avons le droit de nous installer. C'est un droit. Nous possédons ce droit-là et nous l'utilisons. (DT1, p. 54)

Le promoteur a cherché à rassurer les résidants en expliquant qu'il est de mise pour la Société en commandite Gaz Métro d'excéder les normes :

> Le code exige une profondeur de 0,6 m. Nous, il est de pratique courante [...], pour de forts diamètres comme ça, d'aller plus loin, d'excéder encore une fois la norme et on l'enterre à minimum d'un mètre sous les voies publiques. [...] L'épaisseur va être en sorte que l'acier ne travaillera pas dans la section Gaz Métro à plus de 30 % de la limite élastique, ce qui est beaucoup supérieur aux exigences du code.
> (DT2, p. 15)

Il ajoute que, sur l'île de Montréal, on trouve de nombreuses conduites près des résidences, dont les diamètres varient de 30 à 60 cm, avec une pression de 2 400 kPa, soit la même pression que celle envisagée dans l'emprise publique du boulevard Henri-Bourassa. Il souligne en outre que l'étude de risque démontre, au regard de l'acceptabilité des risques et de la densité de population, qu'il a appliqué les mêmes critères que ceux requis pour installer une conduite de même nature au centre-ville. De plus, une conduite à basse pression a moins de chance de rupture qu'une conduite à haute pression car elle est moins sollicitée.

L'évaluation des risques préparée par le promoteur quant à une rupture complète avec ignition sur la conduite à basse pression indique que la probabilité annuelle de décès serait de 0,9 chance sur un million pour quelqu'un situé en permanence au-dessus de la conduite. Toutefois, advenant un tel incident en face du quartier résidentiel, c'est tout le quartier qui se trouverait sous l'effet de la première zone des radiations de 12 kW/m² et plus, dont les séquelles pourraient s'avérer potentiellement létales pour les personnes n'ayant pu se mettre à l'abri dans un délai de 40 secondes (DT1, p. 40). Interrogé à savoir quelles seraient les conséquences pour une personne se trouvant à 5 m lors d'une rupture avec ignition, le promoteur a répondu : « Si jamais cette chose arrive, ce malheur arrive avec un taux de probabilité hyperfaible, je pense que la personne va décéder » (DT2, p. 18).

Le Comité de vigilance environnementale de l'est de Montréal et le Collectif en environnement Mercier-Est considèrent que ce projet constitue un risque trop élevé pour la population locale et déplorent le passage d'une conduite à proximité d'habitations. Malgré les informations du promoteur voulant qu'il existe peu de risques de bris en raison de la protection offerte par Info-Excavation et de l'assurance que cette conduite à basse pression est sécuritaire, ils considèrent que les incidents d'agressions externes sur une conduite par des tiers sont plus susceptibles de se produire dans une emprise publique bordant une zone résidentielle que dans une emprise publique longeant une zone industrielle. La commission note par ailleurs que le promoteur n'a pas inclus dans son analyse de risque l'intervention de tiers qui survient beaucoup plus souvent dans une emprise publique que dans une emprise de type privé.

L'option de longer le boulevard Maurice-Duplessis et l'avenue Armand-Chaput (l'option Maurice-Duplessis) n'a pas été retenue par le promoteur en raison d'un tracé plus long, d'une augmentation du nombre de forages requis, de sa volonté de privilégier et d'utiliser les emprises publiques et, finalement, du passage près d'un autre secteur résidentiel. Le tracé de l'option Maurice-Duplessis emprunte presque tout au long de son itinéraire l'emprise publique. En audience, si le promoteur a souligné son droit d'emprunter les emprises publiques, il a toutefois reconnu qu'il n'y avait aucune loi qui leur défend d'emprunter un terrain privé pour le passage d'un réseau de distribution (DT3, p. 42).

Une démarche de consultation auprès des résidants des 40e et 41e Avenue et de la rue Roy aurait permis au promoteur de connaître le niveau d'acceptation sociale du tracé Henri-Bourassa et les discussions auraient possiblement permis d'explorer et d'analyser très sérieusement un plus large éventail de solutions.

- *La commission constate la très courte distance entre l'emplacement prévu pour la conduite à basse pression et les résidences situées à partir de 5 m de celle-ci. Des résidences de part et d'autre de l'autoroute Métropolitaine se situeraient en outre à l'intérieur de la zone de radiation thermique d'au moins 12 kW/m², dans laquelle les résidants pourraient subir des blessures graves pouvant être létales si un accident majeur se produisait.*

- *La commission constate que le tracé retenu par la Société en commandite Gaz Métro pour la conduite à basse pression privilégie le plus court tracé et répond ainsi avant tout à un critère économique. La prévention du risque d'accidents et l'atténuation des conséquences devraient néanmoins constituer les paramètres à privilégier. La commission est donc d'avis que le promoteur devrait revoir le tracé proposé pour la conduite à basse pression en fonction de ces paramètres. À cet égard, la commission est d'avis que l'option Maurice-Duplessis pourrait représenter une solution de rechange intéressante qui ne semble pas avoir été analysée en profondeur, sous toutes ses facettes et ses possibilités.*

Les mesures pour atténuer le niveau de risque

Rappelons que l'analyse des risques a été pondérée sur la base des lignes directrices proposées par le Conseil canadien des accidents industriels majeurs. Toutefois, cette analyse utilise des données statistiques dont certains éléments, comme la fréquence des événements, comportent des incertitudes puisque plusieurs facteurs influent sur les probabilités d'occurrence d'accident, par exemple l'âge du gazoduc, une

intervention extérieure, un séisme, etc. Il faut donc en tenir compte dans l'interprétation des résultats.

Même si les accidents sont rares et que l'évaluation du risque se fonde sur un critère d'acceptabilité, il n'en demeure pas moins que, pour les personnes qui se trouvent dans une zone à risque au moment d'un accident, la possibilité d'être atteintes est près de 100 %. Pour protéger la population, il ne s'agit pas seulement de déterminer la réponse à un accident pour lequel les paramètres de sécurité possibles sont déjà définis par l'emplacement d'un gazoduc. L'objectif de l'exercice devrait permettre d'établir d'abord la possibilité des résidants à survivre à un tel accident. Le choix de l'emplacement d'une conduite de gaz naturel près d'un secteur habité devrait donc tenir compte du temps de réaction nécessaire pour assurer leur survie.

Les distances séparatrices

En séances publiques, le promoteur et les autorités publiques ont précisé qu'il n'y avait pas de réglementation spécifique applicable au Québec établissant des distances séparatrices à respecter entre un gazoduc et des maisons d'habitation ou un secteur habité (M. Claude Doré, DT2, p. 19 et M. Gilles Boulianne, DT2, p. 33).

La commission note cependant qu'en ce qui a trait à un gazoduc assujetti au contrôle de l'Office national de l'énergie, des considérations de sécurité se traduisent, notamment, par l'établissement d'une aire de protection de 30 m de chaque côté de l'emprise du gazoduc, tel que le prescrit la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (L.R.C. (1985) c. N-7). Dans cette aire de protection, les travaux d'excavation avec de l'équipement motorisé ou des explosifs sont interdits à moins d'avoir obtenu l'autorisation de la compagnie propriétaire de l'ouvrage de transport de gaz ou celle de l'Office.

Lors de l'audience publique visant le projet d'installation d'un gazoduc à Bécancour[1], des représentants du ministère de la Sécurité publique et du ministère de la Santé et des Services sociaux ont mentionné qu'une rencontre consultative exploratoire s'était tenue afin d'examiner la possibilité de définir une position commune qui pourrait être transmise au ministère de l'Environnement dans le cadre du processus d'autorisation dudit projet. Cette position pourrait être utile dans une logique de gestion prudente et éclairée, et ce, dans le cadre des futurs schémas de sécurité civile.

Un document exploratoire intitulé *Guide d'aménagement du territoire autour des nouveaux projets à risque d'accidents industriels majeurs*[2] *(industries, pipelines,*

1. DQ13.1 et DQ23.1, documents déposés dans le cadre du mandat du projet d'installation du gazoduc Bécancour.
2. DQ9.1, document déposé dans le cadre du mandat du projet d'installation du gazoduc Bécancour.

entrepôts, routes, voies ferrées, ports, etc.) a été présenté le 13 juillet 2004 et propose des aménagements et mesures de mitigation pour des zones à risque en fonction des conséquences d'accident sans égard à la probabilité qu'il survienne. Cet exercice exigerait beaucoup de recherche et de validation et les résultats de cette démarche risquent de ne pas être disponibles à court terme (BAPE, rapport 192, p. 49).

La politique énergétique du gouvernement du Québec appuie les projets d'extension du réseau gazier visant à approvisionner les régions qui n'y ont pas accès. Plusieurs projets sont à l'étude actuellement. Selon le représentant du ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, c'est la consommation de gaz naturel pour la production d'électricité qui a le plus augmenté entre 1990 et 2001, avec une hausse annuelle de 4,9 % en Amérique du Nord. Au Canada, cette croissance a été encore plus forte avec 11,8 % durant la même période. Enfin, la croissance moyenne de la demande nord-américaine de gaz naturel est estimée à 1,9 % par année entre 2002 et 2020. Ce recours au gaz naturel est dicté par des considérations économiques et environnementales et une volonté politique de mettre en valeur les ressources gazières du continent[1].

Pour la commission, et même s'il n'existe pas de normes réglementaires imposant des distances séparatrices calculées sur la base des conséquences d'un accident majeur sur le milieu habité, des mesures de prévention apparaissent nécessaires dans le contexte actuel de mise en valeur des ressources gazières et de l'extension de ces réseaux au Québec.

- *La commission constate qu'il n'existe pas de normes réglementaires applicables au Québec établissant des distances séparatrices entre un gazoduc et un milieu habité basées sur les conséquences d'un accident industriel majeur sur la population avoisinant un gazoduc.*

- *La commission est d'avis que, malgré la faible probabilité d'occurrence d'accidents majeurs, et dans une perspective de gestion prudente et éclairée des risques à l'égard notamment de l'exploitation d'un gazoduc, et particulièrement dans le contexte actuel de l'extension des réseaux gaziers au Québec, il serait opportun que les ministères et organismes responsables de l'aménagement du territoire, en collaboration avec les exploitants des réseaux de distribution et de transport de gaz naturel, revoient les critères de sécurité entourant l'exploitation d'une telle infrastructure dans le but de minimiser les conséquences pouvant découler d'un accident majeur.*

1. DQ23.1, document déposé dans le cadre du mandat du projet d'installation du gazoduc Bécancour.

La protection incendie

Dans l'éventualité d'un incident à proximité de leur secteur, les résidants des 40e et 41e Avenue et de la rue Roy sont susceptibles d'être les premiers touchés par la défaillance de l'une ou l'autre des infrastructures gazières. Certains d'entre eux s'inquiètent de la carence d'infrastructures d'amenée d'eau et de points d'alimentation pour assurer une protection adéquate.

Le Service incendie de la ville de Montréal a indiqué que ce quartier résidentiel disposait actuellement d'une alimentation en eau adéquate en fonction des risques existants. La venue des postes de livraison et de mesurage modifierait toutefois la situation. Pour augmenter la fiabilité et la capacité d'alimentation en eau de ce quartier, il faudrait dès lors boucler les lignes d'alimentation en eau et augmenter le nombre de bornes d'incendie. D'autres améliorations seraient également nécessaires, dont l'installation de bornes d'incendie dans le secteur des postes de livraison et de mesurage, et ce, tant au sud qu'au nord de l'emplacement retenu.

La présence de bornes d'incendie le long de la voie de desserte à l'est de l'autoroute Métropolitaine serait également requise afin d'assurer la protection incendie du boisé (Bois-de-la-Réparation). Sur le tracé de la conduite à haute pression, le Service incendie note que l'existence d'un autre boisé important dans le Parc-nature (secteur Rivière-des-Prairies) et la forte densité de voitures aux heures de pointe posent problème en raison de l'absence de borne d'incendie et il en souhaite l'installation à cet endroit (DQ8.9, p. 2 et 3). Pour la Ville de Montréal, il est clair que les coûts inhérents à l'amélioration du réseau d'alimentation en eau afin d'assurer une protection incendie adéquate dans le secteur visé par le projet devront entièrement être assumés par le promoteur (DQ8.10, p. 1).

- *La commission est d'avis que, si le projet se réalise, le promoteur devrait prendre sous sa responsabilité l'ensemble des coûts afférents aux actions requises pour améliorer l'alimentation en eau dans le secteur visé afin d'assurer une protection incendie adéquate.*

Le comité de suivi

Aux yeux de plusieurs participants, un comité de suivi traitant de la sécurité apparaît primordial pour les périodes de construction et d'exploitation. Le représentant du promoteur s'est engagé lors de l'audience publique à former un tel comité pendant la construction et il invite la population à s'y joindre afin d'obtenir toute l'information

disponible sur l'évolution des travaux. Il ne prévoyait toutefois pas faire perdurer ce comité au-delà de la période de construction (M. Philippe Batani, DT3, p. 27 et 28).

Le Collectif en environnement Mercier-Est note l'importance de la participation de la population dans l'évaluation et la réduction des risques. Sa porte-parole mentionnait d'ailleurs : « une des règles essentielles en communication des risques est d'accepter d'impliquer le public comme un partenaire légitime » (M^{me} Nicole Loubert, DT4, p. 27). De ce fait, le Collectif propose deux types de comité de suivi traitant de la sécurité. Le premier inclurait des groupes communautaires et serait présidé par un représentant de la communauté. Il pourrait effectuer une évaluation indépendante des efforts en communication et en sécurité et bénéficier de fonds pour une consultation indépendante au besoin. Un second comité de suivi industriel viserait chaque entreprise à risque du territoire. Des principes de base élaborés conjointement par les citoyens et l'industrie orienteraient ces comités, et un représentant de chacun de ces comités siègerait au premier comité.

Par ailleurs, l'est de Montréal étant très industrialisé, il existe depuis 1995 un comité mixte municipal-industriel qui a pour mission d'élaborer et de mettre en place un processus intégré de gestion des risques d'accidents industriels majeurs. Par l'entremise de son groupe de travail sur la communication, le Comité a mis en place plusieurs moyens pour informer la population afin de lui permettre de mieux connaître son environnement, les entreprises qui le composent et les intervenants chargés de la protection[1]. De plus, la participation du public à ce comité lui offre l'occasion d'exposer ses connaissances du milieu et d'exprimer ses préoccupations. Pour le présent projet, le promoteur participe actuellement aux rencontres du Comité mixte municipal-industriel. La commission note donc que la participation conjointe de la population et du promoteur aux rencontres du Comité mixte municipal-industriel peut s'avérer un bon moyen de gérer les risques et d'informer la population à cet égard.

- *La commission est d'avis que le promoteur devrait créer un comité de suivi pour la période de construction du gazoduc. Ce comité ne serait pas nécessaire pendant la période d'exploitation en raison de la présence du Comité mixte municipal-industriel de l'est de Montréal et de la possibilité des citoyens d'y participer. Elle est d'avis que ce comité est suffisant pour intégrer la population à la gestion des risques et que le promoteur devrait continuer de participer à ces rencontres.*

1. www.services.ville.montreal.qc.ca/ csc/fr/pdf/Communique_doc_info.pdf (consulté le 28 juillet 2004).

Chapitre 5 Les impacts sur le milieu biophysique

Dans le présent chapitre, la commission analyse les répercussions potentielles du projet sur le milieu biophysique, plus particulièrement celles liées à l'emplacement des postes de livraison et de mesurage dans un boisé et au tracé du gazoduc à haute pression dans l'emprise d'Hydro-Québec. Quant au tracé à basse pression, étant situé dans l'emprise de rue, il n'entraînerait que très peu d'impacts. La commission évalue également les répercussions éventuelles du projet sur les cours d'eau et les milieux humides, les espaces boisés, et sur la Couleuvre brune.

Les cours d'eau et les milieux humides

La construction du gazoduc à haute pression nécessiterait le chevauchement de quatre petits cours d'eau, le plus important d'entre eux ayant 5 m de largeur et 2 m de profondeur. Il y aurait aussi empiétement sur des secteurs humides le long du tracé de la conduite à haute pression, le plus grand étant situé à l'intérieur des limites du Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies (figure 2).

Le promoteur considère que ces cours d'eau ne présentent pas un habitat convenable pour la faune ichthyenne au point de traversée et immédiatement en aval. Du même avis, le représentant de la Société de la faune et des parcs du Québec[1] note que le potentiel ichtyologique de ces cours d'eau serait relativement faible, en raison de l'assèchement sporadique en période estivale, de l'érosion, de l'envasement et de la présence du Phragmite commun *(Phragmites australis)*, une espèce végétale envahissante qui profite de l'altération des berges. Toutefois, un avis de la Société de la faune et des parcs du Québec du 10 décembre 2003 a fait valoir qu'il n'est pas rare que même les plus petits cours d'eau dégradés peuvent être fréquentés par une grande variété d'organismes aquatiques, notamment les poissons d'appât dont la valeur économique est appréciable (PR6, p. 10 et 11).

Le promoteur prévoit franchir les cours d'eau en utilisant la méthode de la tranchée ouverte et en effectuant les travaux à sec ou avec la présence d'eau par « barrage et

1. Depuis le 30 juin 2004, la Société de la faune et des parcs du Québec a été abolie et les responsabilités qui lui étaient dévolues ont été transférées au ministre des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs (L.Q. 2004, c.11).

pompage », puis les talus seraient stabilisés par ensemencement. Il envisage d'effectuer ces travaux entre avril et juin.

Selon le représentant de la Société de la faune et des parcs du Québec, ce type de travaux devrait être fait généralement à partir de la première quinzaine d'août, tout en respectant les mesures requises pour éviter les impacts en aval du lieu des travaux, particulièrement le transport de matières solides en suspension. Il mentionne que les travaux peuvent toutefois avoir lieu avant cette date lorsque les cours d'eau sont asséchés ou à condition de respecter certaines mesures d'atténuation. Ainsi, en plus des mesures prévues par le promoteur, il serait opportun de réaliser les travaux lorsque les cours d'eau intermittents sont asséchés, d'effectuer la traversée des cours d'eau lorsqu'une séquence de plusieurs jours sans pluie est prévue afin d'empêcher le transport des sédiments, de limiter l'aire de travail, ainsi que de vérifier la présence de poissons dans l'aire de travail, les capturer et les transférer à l'aval des travaux (DQ5.1, p. 1 et 2). De plus, ces travaux offriraient une bonne occasion de restaurer ces cours d'eau en se débarrassant du phragmite. Il mentionne que l'utilisation d'un mélange d'espèces végétales appropriées pour l'ensemencement peut contrer efficacement le phragmite et qu'il serait préférable de décaper le sol de manière à le débarrasser de la plante et de ses rhizomes, car ceux-ci sont la source de sa propagation (DQ5.2, p. 3 et M. Michel Letendre, DT2, p. 60).

Cependant, bien que ces mesures d'atténuation peuvent permettre de contrôler et de restaurer ces cours d'eau par rapport aux processus érosifs et à l'envahissement par le phragmite, le suivi doit être effectué sur plus d'une année, contrairement à ce que le promoteur avait envisagé dans son programme provisoire de suivi environnemental (M. Michel Letendre, DT2, p. 60). Ainsi, un suivi annuel sur une période de cinq ans serait requis pour assurer une restauration efficace des lieux (DQ5.1, p. 3).

Ce suivi pourrait en outre permettre de vérifier les appréhensions d'une participante quant à l'assèchement éventuel des secteurs humides et des cours d'eau par une plus grande évaporation de neige due à la chaleur dégagée par le gazoduc[1]. Elle mentionne qu'au mois de mars 2004 « la neige avait complètement disparue au-dessus du gazoduc haute pression Trans Québec & Maritimes (existant dans le Parc-nature) mais que, de chaque côté, la neige était encore présente » (DM2, p. 11). Elle craint que cela aurait pour effet de diminuer l'apport en eau dans les cours d'eau et les secteurs humides avoisinants et de nuire à la faune vivant dans ces milieux.

1. À la sortie du poste de compression à Lachenaie, la température maximale du gaz naturel serait de 70 °C. La température moyenne à l'intérieur du gazoduc, le long de son parcours, se situerait entre 45 °C et 50 °C (M^me^ Catherine Pineau, DT2, p. 2).

- *La commission est d'avis que le promoteur devrait appliquer l'ensemble des mesures d'atténuation avancées par la Société de la faune et des parcs du Québec et qu'il devrait s'assurer que le suivi des mesures d'atténuation soit suffisant pour contrer adéquatement l'érosion ainsi que l'envahissement par le phragmite.*

Les espaces boisés

Le projet nécessiterait le déboisement d'une superficie d'environ 7 100 m², dont environ 6 200 m² pour les postes de livraison et de mesurage et 900 m² pour l'emprise permanente du tronçon à haute pression.

L'abattage d'arbres dans l'emprise d'Hydro-Québec doit s'effectuer à deux endroits du côté de l'autoroute Métropolitaine. Le premier îlot d'environ 40 arbres est composé de frênes d'Amérique et d'ormes d'Amérique et le deuxième îlot comprend environ 15 peupliers faux-tremble. Comme le promoteur doit respecter les normes et les procédures de contrôle de végétation sous les lignes aériennes[1], la commission examine ici le déboisement pour les postes de livraison et de mesurage.

Les citoyens du quartier souhaitent conserver le boisé existant puisqu'il assourdit le bruit et purifie l'air, en plus de limiter l'arrivée de la poussière résultant du flux de circulation sur l'autoroute Métropolitaine.

La superficie nécessaire à l'implantation des postes de livraison et de mesurage entraînerait la perte de 17 % du boisé (figure 2). Le promoteur envisage d'y conserver une bande d'arbres de 11 à 35 m de profondeur en façade de la voie publique. Les arbres de ce boisé sont semi-matures et ne sont pas considérés comme un peuplement forestier prioritaire à protéger par la Direction régionale du ministère de l'Environnement. Ce sont majoritairement des érables à sucre, accompagnés d'autres feuillus tels que le Caryer cordiforme, le Tilleul d'Amérique, l'Orme d'Amérique, l'Ostryer de Virginie et même des chênes rouges centenaires (PR5.2, p. 1-2).

Ce boisé abrite aussi le Staphylier à trois folioles, une espèce floristique répertoriée dans la liste des espèces menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées. Toutefois, cette espèce se trouvant dans la partie qui ne sera pas acquise par le promoteur, elle ne devrait donc pas être touchée par le projet. La Sanguinaire du Canada serait également présente et elle pourrait être ajoutée à la liste des

1. « De façon générale, les emprises doivent être principalement colonisées par de la végétation herbacée. S'il y a de la végétation ligneuse, elle ne doit pas excéder une hauteur de 2,5 m dans la superficie localisée sous les conducteurs et 4 m dans la bande permissible en bordure d'emprise. Ces tolérances ne tiennent pas compte de la hauteur des arbres occupant les superficies comprises dans les écrans de verdure. Les dégagements électriques établissent les hauteurs maximales de ces arbres » (DQ14.1, p. 1).

espèces vulnérables selon le projet de *Règlement sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables et leur habitat* publié à la Gazette officielle du Québec du 11 août 2004.

Dans son avant-projet de politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels, la Ville de Montréal prévoit mettre en place dix écoterritoires, dont un dans l'est de Montréal, nommé Trame verte de l'est. Cet écoterritoire aurait notamment pour objectifs de suppléer la carence d'espaces naturels dans l'est de Montréal ainsi que de conserver les bois le long de l'autoroute Métropolitaine comme protection antibruit et comme élément de qualité visuelle d'un milieu fortement industrialisé qui constitue une porte d'entrée sur Montréal. À cet effet, la porte-parole de la Ville considère que la conservation de la bande d'arbres devant les postes de livraison et de mesurage respecterait cet objectif en évitant la coupe sur la totalité du lot visé.

Toutefois, le projet irait à l'encontre de l'objectif de suppléer la carence en espaces naturels. Comme l'a mentionné une citoyenne, le manque d'espaces verts dans ce secteur et le caractère industriel procurent à ce boisé une valeur de rareté et sa perte s'avérerait donc davantage dommageable, d'autant plus que l'est de Montréal possède seulement 5,3 % d'espaces boisés (M^{me} Sylvie Bibeau, DM2, p. 7 et 8). À ce sujet, la Ville de Montréal estime que le promoteur devrait compenser la perte de cet espace boisé dans le secteur visé par le projet (DQ17.2, p. 4 et DQ8.8, p. 1).

- *La commission est d'avis qu'il faut minimiser le déboisement à l'emplacement prévu pour l'implantation des postes de livraison et de mesurage. Compte tenu de la carence en espaces naturels dans l'est de Montréal, le promoteur devrait compenser le déboisement par la plantation d'arbres ailleurs ou par l'acquisition et la conservation d'une superficie boisée de qualité comparable. À cet effet, des ententes pourraient être conclues avec les autorités municipales.*

La Couleuvre brune

Pour certains participants, la Couleuvre brune (*Storeria dekayi*) représente l'un des enjeux importants du projet sur le milieu naturel, étant donné qu'elle est l'espèce la plus rare de nos couleuvres. Au Québec, ce reptile fait d'ailleurs partie de la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables et les inventaires indiquent que sa distribution est restreinte et discontinue.

Dans son étude d'impact, le promoteur mentionne la présence possible de trois espèces de couleuvre dans la zone à l'étude, soit la Couleuvre brune (*Storeria dekayi*), la Couleuvre rayée (*Thamnopholis sirtalis*) et la Couleuvre tachetée

(*Lampropeltis triangulum*). Cette dernière figure aussi dans la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables et trois spécimens auraient été observés par un participant dans l'emprise du gazoduc à haute pression.

Selon la Société de la faune et des parcs du Québec et le Centre de données sur le patrimoine naturel de Québec, la Couleuvre brune aurait été observée à trois reprises, dont deux à l'intérieur des limites du Parc-nature. De plus, un participant précise :

> Un inventaire herpétologique a donc été mis sur pied et a permis de constater la présence de plus d'une douzaine de couleuvres rayées ainsi qu'une couleuvre brune adulte. De plus, l'auteur avait déjà trouvé une couleuvre brune subadulte dans le même secteur deux jours avant l'inventaire en question. Le 1er juin, l'auteur décida d'y retourner afin de dénicher d'autres individus et, à sa grande surprise, il captura deux femelles gravides [...] Donc, la question ne se pose plus face à des faits comme ceux-là ; il y a bel et bien une population de couleuvres brunes qui habite le secteur.
> (M. Patrice Lavigne, DM4.1, p. 7)

Le représentant de la Société de la faune et des parcs du Québec estime pour sa part que la présence d'hibernacles de couleuvres le long de l'emprise du gazoduc à haute pression est peu probable. Il considère cependant qu'advenant la réalisation du projet il serait approprié d'effectuer un inventaire permettant de confirmer la présence d'espèces rares et de proposer des mesures d'atténuation adéquates pour assurer le maintien des populations.

L'une des particularités de la Couleuvre brune est que son domaine vital est très restreint. De plus, le milieu en question étant très dégradé et l'autoroute agissant comme barrière, les chances qu'après les travaux la couleuvre se reconstitue un habitat sont davantage limitées et la recolonisation des anciens habitats, si ceux-ci sont encore propices, pourrait être longue vu la faible population (DQ12.1, p. 2). Les Ami(e)s de la Rivières-des-Prairies mentionnent que les populations actuelles de couleuvres de la zone à l'étude sont maintenant beaucoup plus disséminées qu'auparavant et qu'elles se retrouvent isolées les unes des autres. Ils craignent ainsi qu'à la vitesse à laquelle les habitats sont détruits les populations satellites à l'extérieur du Parc-nature puissent disparaître dans un avenir rapproché. Ils sont d'avis que le projet, s'il se réalise, doit être fait de façon à ne pas mettre en péril une espèce dont le statut est précaire à l'échelle du Québec.

En accord avec Les Ami(e)s de la Rivières-des-Prairies et la Société de la faune et des parcs du Québec, la commission estime que le projet ne devrait pas porter atteinte à la Couleuvre brune. À cet effet, diverses mesures d'atténuation pourraient être envisagées si sa présence était confirmée, dont la construction d'un hibernacle

artificiel dans le secteur du gazoduc à haute pression afin de remplacer le gîte perdu au cours des travaux ou encore le déplacement des couleuvres dans un lieu adéquat. Cette dernière option devrait cependant constituer un dernier recours puisque l'efficacité de cette mesure d'atténuation est très peu documentée.

- *La commission est d'avis que le promoteur devrait dresser un inventaire herpétologique le long de l'emprise du gazoduc à haute pression, et ce, avant la réalisation des travaux, afin d'évaluer le potentiel d'utilisation par la Couleuvre brune. Dans l'éventualité où ce potentiel serait confirmé, notamment par la présence d'hibernacles, la commission est d'avis que le promoteur devrait proposer des mesures appropriées pour contrer l'impact du projet sur cette espèce.*

Conclusion

Au terme de la consultation publique qu'elle a menée et de son analyse, la commission conclut que le projet de raccordement au réseau de Gazoduc Trans Québec & Maritimes présenté par la Société en commandite Gaz Métro est justifié et que les participants à l'audience publique comprennent la nécessité d'ajouter une desserte en gaz naturel dans l'est de l'île de Montréal.

Toutefois, la commission endosse les préoccupations manifestées par plusieurs participants vis-à-vis de certains éléments du projet. Elle est ainsi d'avis que le promoteur devrait revoir notamment le tracé proposé pour la conduite à basse pression afin de minimiser le risque associé à la présence de ce type d'infrastructure et de permettre une insertion harmonieuse dans le milieu. À cet égard, la variante Maurice-Duplessis pourrait constituer une solution de rechange intéressante qui ne semble pas avoir été analysée en profondeur, sous toutes ses facettes et ses possibilités.

La commission est d'avis que, malgré la faible probabilité d'occurrence d'accident majeur liée à l'implantation de gazoducs, il serait opportun, dans une perspective de gestion prudente et éclairée des risques associés à l'exploitation de ce type d'infrastructure, que les ministères et les organismes responsables de l'aménagement du territoire, en collaboration avec les exploitants des réseaux de distribution et de transport de gaz naturel, revoient les critères de sécurité entourant l'exploitation d'une telle infrastructure dans le but de minimiser les conséquences pouvant découler d'un accident majeur.

Dans un souci de mieux informer les populations hôtes de ce type de projet, la commission estime que des évaluations de risques exhaustives, incluant un plan de mesures d'urgence et un scénario d'intervention minute par minute, soient exigées dans la directive guidant la préparation de l'étude d'impact et être complétées antérieurement à l'examen public du projet, ce qui n'était pas le cas dans le présent dossier.

Sur le plan biophysique, les superficies déboisées pour l'implantation des postes de livraison et de mesurage devraient être limitées au strict minimum et le promoteur devrait compenser ce déboisement par la plantation d'arbres ailleurs ou par l'acquisition et la conservation d'une superficie boisée de qualité comparable. En outre, le promoteur devrait dresser un inventaire herpétologique le long de l'emprise de la conduite à haute pression avant la réalisation des travaux afin d'évaluer le potentiel d'utilisation par la Couleuvre brune. Dans l'éventualité où celui-ci serait

confirmé, notamment par la présence d'hibernacles, le promoteur devrait alors proposer des mesures appropriées pour contrer l'impact des travaux sur cette espèce.

Fait à Québec,

François Lafond
Président de la commission

Sylvie Girard
Commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :
Yvon Deshaies, analyste
Maude Durand, analyste-stagiaire
Patrick Lachance, conseiller-stagiaire en communication

Avec la collaboration de :
Marie Anctil, agente de secrétariat
Suzanne Bouchard, coordonnatrice du secrétariat de la commission

Annexe 1

Les renseignements relatifs au mandat

Les requérants de l'audience publique

M[me] Sylvie Bibeau et M. Pierre Mercure

Collectif en environnement Mercier-Est
M. Réal Bergeron, président

Comité de vigilance environnementale
de l'est de Montréal
M. Xavier Daxhelet, vice-président

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport au ministre de l'Environnement de ses constatations et de son analyse.

Le mandat a débuté le 17 mai 2004.

La commission et son équipe

La commission

François Lafond, président
Sylvie Girard, commissaire

Son équipe

Marie Anctil, agente de secrétariat
Suzanne Bouchard, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Yvon Deshaies, analyste
Maude Durand, analyste-stagiaire
Patrick Lachance, conseiller-stagiaire en communication

Avec la collaboration de :
Bernard Desrochers, responsable de l'infographie
Hélène Marchand, responsable de l'édition

L'audience publique

Les rencontres préparatoires

12 mai 2004	Rencontres préparatoires tenues à Québec

1re partie	2e partie
25 et 26 mai 2004 Centre communautaire Roussin, Montréal	21 juin 2004 Centre communautaire Roussin, Montréal

Le promoteur

Société en commandite Gaz Métro	M. Claude Doré, chargé de projet M. Philippe Batani

Ses consultants

Consultant JP Lacoursière	M. Jean-Paul Lacoursière
Urgel Delisle et Associés inc.	M. Claude Veilleux

Les personnes-ressources

M. Pierre Frattolillo	Association des industries de l'est de Montréal
Mme Catherine Pineau	Gazoduc Trans Québec & Maritimes inc.
M. Ray Awad, porte-parole M. Gilbert Beaulieu Mme Flavie Côté M. Pierre Gaudreault Mme Louise Savoie	Hydro-Québec
Mme Nathalie Martel, porte-parole M. Yves Marquis	Ministère de l'Environnement

M. Gilles Boulianne	Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs	
M^me^ Julie Brodeur M. Jocelyn Lavigne	Ministère de la Santé et des Services sociaux	DM6 DM6.1 DM6.2
M. Paul Lefebvre	Ministère de la Sécurité publique	
M. Alexandre Debs M^me^ Sylvie Tanguay	Ministère des Transports	
M. Michel Letendre	Société de la faune et des parcs du Québec[1]	
M. Marc Ostiguy, porte-parole M. Pascal Caron M. Richard Fournel M^me^ Nathalie Gagnon M. Normand Ledoux M. Mohamed Osserane M. Gilbert Prévost M. Yves Thibault M^me^ Stéphanie Turcotte	Ville de Montréal	

Les participants

		Mémoires
M^me^ Sylvie Bibeau		DM2 DM2.1
M. Guy Dumouchel	(pétition)	DM5 DM5.1
M. Michel Langevin		Verbal
M. J. E.-Fernand Naud		DM7 DM7.1

1. Tel que mentionné précédemment, les responsabilités de la Société ont été transférées au ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs depuis le 30 juin 2004.

Association québécoise du gaz naturel	M. Daniel Cloutier M. André Gougeon	DM1
Collectif en environnement Mercier-Est	M[me] Nicole Loubert	DM3
Comité de vigilance environnementale de l'est de Montréal	M. Vincent Marchione	DM8
Les Ami(e)s de la Rivière-des-Prairies	M. Édouard Raymond M. Patrice Lavigne	DM4 DM4.1
Parcs-nature de la ville de Montréal	M[me] Nathalie Gagnon	

Au total, huit mémoires et une présentation verbale ont été soumis à la commission.

Annexe 2

La documentation

Les centres de consultation

Bureau Accès Montréal
Montréal

Bureau du BAPE
Québec

Bibliothèque de Pointe-aux-Trembles
Montréal

Université du Québec à Montréal
Montréal

La documentation déposée dans le cadre du projet à l'étude

Procédure

PR1 SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Avis de projet*, 11 avril 2003, 17 pages et annexe.

PR2 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Directive du ministre de l'Environnement indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, avril 2003, pagination diverse.

PR3 SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement*.

- **PR3.1** *Volume 1 – Rapport principal*, novembre 2003, pagination diverse.
- **PR3.2** *Volume 2 – Documents annexes*, novembre 2003, pagination diverse.
- **PR3.3** *Volume 3 – Résumé*, janvier 2004, pagination diverse.

PR4 Ne s'applique pas.

PR5 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, 17 décembre 2003, 6 pages.

- **PR5.1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Questions et commentaires complémentaires adressés au promoteur*, 19 janvier 2004, 2 pages.
- **PR5.2** SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement* – Addenda, janvier 2004, pagination diverse.

PR6 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 8 au 19 décembre 2003, pagination diverse.

PR7 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 27 janvier 2004, pagination diverse.

PR8 SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Liste des lots touchés par le projet*, 17 février 2004, 1 page.

PR8.1 SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Plan préliminaire des mesures d'urgence*, avril 2004, 20 pages et 1 carte.

Par le promoteur

DA1 SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Réponses aux questions de la commission posées lors de la rencontre préparatoire du 12 mai dernier*, 21 mai 2004, non paginé.

DA2 SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Cartes illustrant la situation actuelle avec conduite pont Jacques-Cartier et avec enlèvement de la conduite sans le projet Montréal-Est*, mai 2004, 3 cartes.

DA3 SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Inventaire du milieu / mesures de mitigation, feuillet 2 de 4*, 5 novembre 2003, 1 plan.

DA4 SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Inventaire du milieu / mesures de mitigation, feuillet 3 de 4*, 5 novembre 2003, 1 plan.

DA5 SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Extrait de la figure 4.4 du volume 1 de l'étude d'impact sur l'environnement*, 17 mai 2004, 1 plan.

DA6 GROUPE-CONSEIL UDA INC. *Tableau de la liste des cédants*, 19 mai 2004, 1 page.

DA7 RÉGIE DE L'ÉNERGIE. *Extrait de la décision D-2004-51 concernant le mécanisme incitatif à l'amélioration de la performance de la Société en commandite Gaz Métro pour les années 2004-2009*, 3 mars 2004, p. 38 à 40.

DA8 SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Distances potentielles des conséquences*, 20 mai 2004, 1 plan.

DA9 SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Présentation multimédia du projet à la séance du 25 mai 2004*, 35 pages.

DA10 SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Étude de risques*, 25 mai 2004, 5 pages et 1 plan.

DA11 SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Lot 1 156 899 Ptie, Montréal – Évaluation environnementale de site – Phases 1 et 2*, décembre 2003, 12 pages et annexes.

DA12 SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Gazoduc Montréal-Est, Henri-Bourassa et autoroute 40 – Évaluation environnementale de site – Phases 1 et 2*, février 2004, 13 pages et annexes.

DA13 SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Secteur du poste de livraison*, 23 plans et photos.

DA14 SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Fiche d'information sur la gestion des risques d'accidents industriels majeurs. Scénarios impliquant un produit inflammable : le gaz naturel liquéfié*, février 2004, dépliant à six volets.

DA15 SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LTÉE. *Lettre autorisant le prolongement du permis 91-21-31 et ainsi maintenir la conduite de gaz sur le pont Jacques-Cartier jusqu'au 31 octobre 2007*, 17 juin 2004, 1 page.

Par les ministères et organismes

DB1 MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE. *Rapport d'analyse du plan préliminaire des mesures d'urgence*, 7 mai 2004, pagination diverse.

DB2 SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Bilan des accidents passés*, 5 avril 2004, 2 pages.

DB3 MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE. *Avis et commentaires concernant l'addenda à l'étude d'impact*, 26 février 2004, 2 pages.

DB4 MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES, DE LA FAUNE ET DES PARCS. *Avis et commentaires sur le projet*, 26 février 2004, 1 page.

DB5 MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX. *Intoxications au monoxyde de carbone associées aux travaux à l'explosif en milieu habité – Document de recommandations*, juin 2001, 64 pages.

DB6 DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE DE MONTRÉAL-CENTRE. *Carte localisant les établissements du réseau de la santé (CLSC, CHSLD et hôpitaux) par limites de territoires de CLSC de l'est de l'île de Montréal*, mai 2004.

DB7 Benoît LÉVESQUE et Denis GAUVIN. « Le bruit communautaire », *Bulletin Bise*, vol. 7, n° 1, janvier 1996.
[En ligne (12 mai 2004) www.inspq.qc.ca/bulletin/bise/1996/bise_7_1.asp ?Annee=1996]

DB8 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Instruction n° 98-01 sur le bruit*, 18 février 1998, 1 page et annexes.

DB9 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Guide sur l'analyse de risques d'accidents technologiques majeurs*, juin 2002, 58 pages.

DB10 MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX. *Avis de l'Agence de développement des réseaux locaux de services de santé et de services sociaux concernant le* Plan préliminaire des mesures d'urgence, avril 2004, 13 mai 2004, 2 pages.

DB11 VILLE DE MONTRÉAL. *Plan particulier d'attaque – Produits Shell Canada ltée*, 16 octobre 1996, 7 pages.

DB12 VILLE DE MONTRÉAL. *Plan particulier d'attaque – Institut Philippe-Pinel de Montréal*, 11 décembre 1996, 6 pages et 1 plan.

DB13 VILLE DE MONTRÉAL. *Plan particulier d'attaque – Raffinerie Pétro-Canada*, 3 octobre 1996, 8 pages.

DB14 VILLE DE MONTRÉAL. *Plan particulier d'attaque – Station d'épuration des eaux usées de la CUM*, 30 septembre 1996, 6 pages.

DB15 VILLE DE MONTRÉAL. *Mobilisation du Service de sécurité incendie de Montréal dans l'est de Montréal*, 20 mai 2004, pagination diverse.

DB16 CENTRE DE SÉCURITÉ CIVILE DE MONTRÉAL. *Cartes des risques et vulnérabilités applicables au territoire de l'est de l'île de Montréal*, mai 2004.

DB17 VILLE DE MONTRÉAL. *Plan de localisation des casernes sur l'île de Montréal*, décembre 2003. (Version papier seulement.)

DB18 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Abords de route – Normes – Ouvrages routiers – Tome IV*, juin 2001, pagination diverse.

DB19 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Données sur les débits de circulation – Autoroute 40 – Est de l'île de Montréal*, mai 2004, 1 page et annexes.

DB20 HYDRO-QUÉBEC. *Résolution type de cession de droits entre Hydro-Québec et la Société en commandite Gaz Métro*, non paginé.

DB21 HYDRO-QUÉBEC. *Permission d'utilisation de lots à Montréal, entre Hydro-Québec, la Société en commandite Gaz Métropolitain et Trans Québec & Maritimes inc.*, 5 pages.

DB22 VILLE DE MONTRÉAL. *Impression d'un compte foncier provenant du répertoire informatisé des rues et emplacements*, 25 mai 2004, 2 pages.

DB23 VILLE DE MONTRÉAL. *Carte et description du zonage de Pointe-aux-Prairies (cimetière Hawthorn-Dale)*, 2 pages. (Voir également DQ8.5.)

DB24 VILLE DE MONTRÉAL. *Photo aérienne des lieux touchés par le raccordement.*

DB25 VIILLE DE MONTRÉAL. *Carte générale de l'arrondissement de Rivières-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est.*

DB26 VILLE DE MONTRÉAL. *Exigences particulières en matière de bruit et d'émission d'odeurs*, pagination diverse. (Voir également DQ8.4.)

DB27 VILLE DE MONTRÉAL. *Extrait authentique du procès-verbal de l'assemblée du conseil d'arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est*, 6 avril 2004, non paginé.

DB28 VILLE DE MONTRÉAL. *Synthèse des orientations pan-montréalaises et affectation du sol pour l'arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est*, avril 2004, 1 page et 2 cartes. (Le document complet a été déposé sous DQ8.6.)

DB29 VILLE DE MONTRÉAL. *Extrait du plan d'urbanisme de l'arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est*, pagination diverse. (Voir le document DQ8.3 pour plus de détails.)

DB30 VILLE DE MONTRÉAL. *Règlement sur le bruit*, 4 pages.

DB31 OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE. *Programmes de protection civile, d'intervention et de sécurité*, 24 avril 2002, pagination diverse.

DB32 MINISTÈRE DE LA JUSTICE. *Règlement de 1999 sur les pipelines terrestres*, 23 juin 1999, 16 pages.
[En ligne (12 mai 2004) : http://lois.justice.gc.ca/fr/N-7/DORS-99-294/109522.html]

DB33 VILLE DE MONTRÉAL. *Plan du réseau d'aqueduc de la ville de Montréal entre la 40e et la 42e Avenue*, février 1964. (Version papier seulement.)

DB34 VILLE DE MONTRÉAL. *Plans du réseau d'égouts de l'est de l'île de Montréal*, 7 plans.

DB35 HYDRO-QUÉBEC. *Occupation des emprises d'Hydro-Québec dans l'est de Montréal par les installations des compagnies de gaz ou connexes*, 16 novembre 1977, 1 plan.

DB36 TRANSCANADA PIPELINES LTÉE. *Liste des incidents survenus sur le réseau de Gazoduc Trans Québec & Maritimes inc. au cours des dix dernières années*, 27 mai 2004, 2 pages.

DB37 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Données relatives à la sécurité routière pour la portion de l'autoroute 40 Est comprise dans la zone d'étude et pour la période entre 1994 et 1996*, 15 pages et 1 carte.

DB38 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Données relatives à la sécurité routière pour la portion de l'autoroute 40 Ouest comprise dans la zone d'étude pour la période entre 1994 et 1996*, 15 pages et 1 carte.

DB39 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Données relatives à la sécurité routière pour la portion de l'autoroute 40 Est comprise dans la zone d'étude pour la période entre 1997 et 1999*, 15 pages et 1 carte.

DB40 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Données relatives à la sécurité routière pour la portion de l'autoroute 40 Ouest comprise dans la zone d'étude pour la période entre 1997 et 1999*, 15 pages et 1 carte.

DB41 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Réponse à une demande faite lors de la séance du 26 mai dernier en soirée concernant la durée du comité de surveillance et de suivi (comité de vigilance)*, 3 juin 2004, 1 page.

DB41.1 URGEL DELISLE & ASSOCIÉS INC. *Gazoduc Trans Québec & Maritimes – Prolongement du réseau vers PNGTS, décret 1558-97, 3 décembre 1997, condition n° 9*, rapport environnemental postérieur à la construction, 12 mars 2001, pagination diverse.

DB42 SERVICE DE SÉCURITÉ INCENDIE DE MONTRÉAL. *Photos autoroute 40, secteur Est*, 36 pages.

Les demandes d'information de la commission

DQ1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions supplémentaires adressées au promoteur*, 2 juin 2004, 3 pages.

DQ1.1 SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Réponses aux questions du document DQ1*, 10 juin 2004, 8 pages.

DQ2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions supplémentaires adressées au ministère de l'Environnement*, 8 juin 2004, 2 pages.

DQ2.1 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Réponses aux questions du document DQ2*, 9 juin 2004, 2 pages.

DQ3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions supplémentaires adressées au ministère de la Sécurité publique*, 8 juin 2004, 2 pages.

DQ3.1 MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE. *Réponses aux questions du document DQ3*, 10 juin 2004, 2 pages.

DQ4 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à Hydro-Québec*, 8 juin 2004, 2 pages.

DQ4.1 HYDRO-QUÉBEC. *Réponses aux questions du document DQ4*, 5 pages.

DQ4.2 HYDRO-QUÉBEC. *Plans illustrant les cas d'emprises communes Carillon-Chomedey, Embridge-Pétromont, Val-d'Or et le poste Louvicourt en ajout à la réponse de la question 6 du document DQ4*, 3 plans. (Version papier seulement.)

DQ4.3 HYDRO-QUÉBEC. *Ajout à la réponse de la question 5 du document DQ4*, 1 plan. (Version papier seulement.)

DQ5 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la Société de la faune et des parcs du Québec*, 2 juin 2004, 2 pages.

DQ5.1 SOCIÉTÉ DE LA FAUNE ET DES PARCS DU QUÉBEC. *Réponses aux questions du document DQ5*, 18 juin 2004, 5 pages et annexe.

DQ5.2 SOCIÉTÉ DE LA FAUNE ET DES PARCS DU QUÉBEC. *Photographies complémentaires au document DQ5.1*, 26 mai 2004, non paginé.

DQ6 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions supplémentaires adressées à Gazoduc Trans Québec & Maritimes inc.*, 2 et 10 juin 2004, 4 pages.

DQ6.1 TRANS CANADA PIPELINES LTÉE. *Réponses aux questions du document DQ6*, 21 juin 2004, 4 pages.

DQ7 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au promoteur*, 10 juin 2004, 4 pages.

DQ7.1 SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Réponses aux questions du document DQ7*, 22 juin 2004, 8 pages.

DQ7.2 SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Distances potentielles des conséquences du projet*, 17 juin 2004, 1 carte.

DQ8 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la Ville de Montréal*, 8 juin 2004, 2 pages.

DQ8.1 VILLE DE MONTRÉAL. *Réponses aux questions n° 7 à 9*, 23 juin 2004, 1 page.

DQ8.2 VILLE DE MONTRÉAL. *Carte détaillée illustrant l'arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointes-aux-Trembles–Montréal-Est, en réponse à la question n° 9 du document DQ8.* (Un seul exemplaire disponible au secrétariat de la commission.)

DQ8.3 VILLE DE MONTRÉAL. *Plan d'urbanisme, des limites de hauteur et de densité et de l'affectation du sol*, décembre 1992, 69 pages et plans. (Un seul exemplaire disponible au secrétariat de la commission.)

DQ8.4 VILLE DE MONTRÉAL. *Extrait du règlement d'urbanisme d'une partie de l'arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est concernant les catégories d'usages*, complément d'information à DB26, 35 pages.

DQ8.5 VILLE DE MONTRÉAL. *Extrait du plan intitulé « Usages prescrits » de l'annexe A du règlement d'urbanisme d'une partie de l'arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est*, complément d'information à DB23, 1 plan.

DQ8.6 VILLE DE MONTRÉAL. *Cartes illustrant l'arrondissement de Rivières-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est, plus précisément la synthèse des orientations pan-montréalaises et l'affectation du sol*, en réponse à la question 9 du document DQ8, avril 2004, pagination diverse.

DQ8.7 VILLE DE MONTRÉAL. *Mise à jour de l'information à venir et réponse à la question 6 du document DQ8*, 5 août 2004, 4 pages (original de la lettre en annexe).

DQ8.7.1 VILLE DE MONTREAL. *Correspondance entre la Division de la géomatique et la Direction de la planification stratégique concernant les réponses aux questions 4 et 5 du document DQ8*, 15 juillet 2004, 1 page et annexes.

DQ8.8 VILLE DE MONTREAL. *Réponse à la question 8 du document DQ8 concernant les superficies boisées et les orientations municipales*, 21 juillet 2004, 4 pages, plan et annexe (original de la lettre en annexe).

DQ8.9 VILLE DE MONTRÉAL. *Réponse aux questions 1 et 3 du document DQ8 concernant l'alimentation en eau*, 13 août 2004, 3 pages.

DQ8.9.1 VILLE DE MONTRÉAL. *Plan indiquant les secteurs touchés par le projet, différents postes de mesurage et de distribution.*

DQ8.10 VILLE DE MONTRÉAL. *Réponse à la question 2 du document DQ8*, 13 août 2004, 1 page.

DQ8.11 VILLE DE MONTRÉAL. *Plans divers des utilités publiques en réponse aux questions 4 et 5 du document DQ8*, 9 plans.

DQ9 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question supplémentaire adressée au ministère des Transports*, 8 juin 2004, 1 page.

DQ9.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question du document DQ9*, 13 juillet 2004, 1 page.

DQ9.2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Complément d'information au document DQ9.1*, 14 juillet 2004, 1 page.

DQ10 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au promoteur concernant les taxes municipales et scolaires ; l'épaisseur des conduites ; l'étude sur l'analyse de risque et le compte rendu de la réunion du 14 juin 2004 avec Hydro-Québec ainsi que la possibilité d'augmenter l'épaisseur de la conduite*, 7 juillet 2004, 2 pages.

DQ10.1 SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Réponses aux questions du document DQ10*, 7 juillet 2004, 2 pages et annexe.

DQ11 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée au promoteur concernant le déficit d'approvisionnement*, 8 juillet 2004, 1 page.

DQ11.1 SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Réponse à la question du document DQ11*, 8 juillet 2004, 1 page.

DQ12 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la Société de la faune et des parcs du Québec concernant la valeur du boisé à l'emplacement prévu du poste de livraison, et si le tracé retenu représente un habitat sensible pour la Couleuvre brune*, 7 juillet 2004, 2 pages.

DQ12.1 MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES, DE LA FAUNE ET DES PARCS. *Réponses aux questions du document DQ12*, 19 juillet 2004, 2 pages.

DQ13 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée à la Ville de Montréal concernant le poste de livraison*, 7 juillet 2004, 1 page.

DQ13.1 VILLE DE MONTRÉAL. *Réponse à la question du document DQ13*, 22 juillet 2004, 1 page.
[Courriel de M^{me} Stéphanie Turcotte à la commission]

DQ13.2 VILLE DE MONTRÉAL. *Complément d'information à la réponse du document DQ13.1*, 3 août 2004, 2 pages.
[Courriel de M^{me} Stéphanie Turcotte à la commission]

DQ14 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée à Hydro-Québec concernant les contraintes et conditions exigées en regard de la repousse ou des espèces permises dans l'emprise d'Hydro-Québec*, 14 juillet 2004, 1 page.

DQ14.1 HYDRO-QUÉBEC. *Réponse à la question DQ14*, 23 juillet 2004, 1 page.

DQ15 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au promoteur concernant le document de l'OCDE ; l'intégrité du secteur humide ; la conservation des arbres ; la distance maximale pouvant occasionner des blessures*, 14 juillet 2004, 2 pages.

DQ15.1 SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Réponse aux questions du document DQ15*, juillet 2004, 3 pages.

DQ16 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au promoteur concernant les caractéristiques des conduites sous le pont Jacques-Cartier, à Senneville et Boisbriand ; les capacités résiduelle et totale horaires ; les postes de surpression*, 22 juillet 2004, 3 pages.

DQ16.1 SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Réponses aux questions du document DQ16*, 28 juillet 2004, 3 pages.

DQ17 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la Ville de Montréal concernant l'alimentation en eau, l'emplacement du poste de livraison et l'écoterritoire de la trame verte de l'Est ainsi que le dépôt de documents*, 17 juin 2004, 2 pages.

DQ17.1 VILLE DE MONTREAL. *Réponses aux questions 2, 3 et 4 du document DQ17*, 5 août 2004, 4 pages (lettre originale en annexe au document DQ8.7).

DQ17.2 VILLE DE MONTRÉAL. *Réponse à la question 5 du document DQ17*, 21 juillet 2004, 4 pages et plan (lettre originale en annexe au document DQ8.8).

DQ17.2.1 VILLE DE MONTRÉAL. *Avant-projet de Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels*, mars 2004, 21 pages.

DQ17.3 VILLE DE MONTRÉAL. *Réponse à la question 1 du document DQ17*, 13 août 2004, 1 carte.

DQ18 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée à Gazoduc Trans Québec & Maritimes inc. concernant les conduites à haute pression*, 4 août 2004, 1 page.

DQ18.1 GAZODUC TRANS QUÉBEC & MARITIMES INC. *Réponse à la question du document DQ18*, 11 août 2004, 1 page.
[Courriel de M^{me} Catherine Pineau à la commission]

DQ19 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée au promoteur concernant l'intégrité du gazoduc*, 20 août 2004, 1 page.

DQ19.1 SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Réponse à la question du document DQ19*, 20 août 2004, 1 page.

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de raccordement au réseau de Gazoduc Trans Québec & Maritimes dans l'est de l'île de Montréal.*

DT1 Séance tenue le 25 mai 2004 en soirée à Montréal, 86 pages.

DT2 Séance tenue le 26 mai 2004 en après-midi à Montréal, 76 pages.

DT3 Séance tenue le 26 mai 2004 en soirée à Montréal, 47 pages.

DT4 Séance tenue le 21 juin 2004 en soirée à Montréal, 89 pages.

Bibliographie

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT, 1997. *Projet de gazoduc entre Lachenaie et le réseau PNGTS. Rapport d'enquête et d'audience publique 121*, Québec, 212 p.

CONSEIL NATIONAL DE RECHERCHES DU CANADA, 1995. *Code national du bâtiment*, 571 p.

LAPALME, R., 1999. *Guide pour la création et le fonctionnement d'un comité mixte municipal-industriel (CMMI) sur la gestion des risques d'accidents industriels majeurs*, ministère de la Sécurité publique, 40 p.

LEFEBVRE, L., 2001. *Lignes directrices pour la réalisation des évaluations de conséquences sur la santé des accidents industriels majeurs et leurs communications au public*, document de travail non publié, 65 p.

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL. *Rapport de consultation publique. Avant-projet de politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels*, 31 p.

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL. *Rapport de consultation publique. Avant-projet de politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels. Présentation électronique sur la Trame verte de l'est*, p. A-5.
[www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/PD03/15j.pdf]

SOCIÉTÉ DE LA FAUNE ET DES PARCS DU QUÉBEC. *Espèces fauniques menacées ou vulnérables du Québec. Couleuvre brune* (consulté le 8 juillet 2004).
[www.fapaq.gouv.qc.ca/fr/etu_rec/esp_mena_vuln/fiche_esp.asp?noEsp=69]

SOCIÉTÉ DE LA FAUNE ET DES PARCS DU QUÉBEC. *Espèces fauniques menacées ou vulnérables du Québec. Couleuvre tachetée* (consulté le 25 août 2004).
[www.fapaq.gouv.qc.ca/fr/etu_rec/esp_mena_vuln/fiche_esp.asp?noEsp=82]

VILLE DE MONTRÉAL, mars 2004. *Avant-projet de politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels*, 21 p.

VILLE DE MONTRÉAL. *Documents d'information. Comité mixte municipal-industriel de gestion des risques d'accidents industriels majeurs pour l'est de l'île de Montréal* (consulté le 28 juillet 2004) [www.services.ville.montreal.qc.ca/ csc/fr/pdf/Communique_doc_info.pdf]